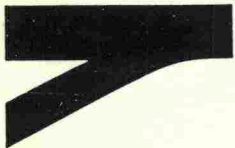


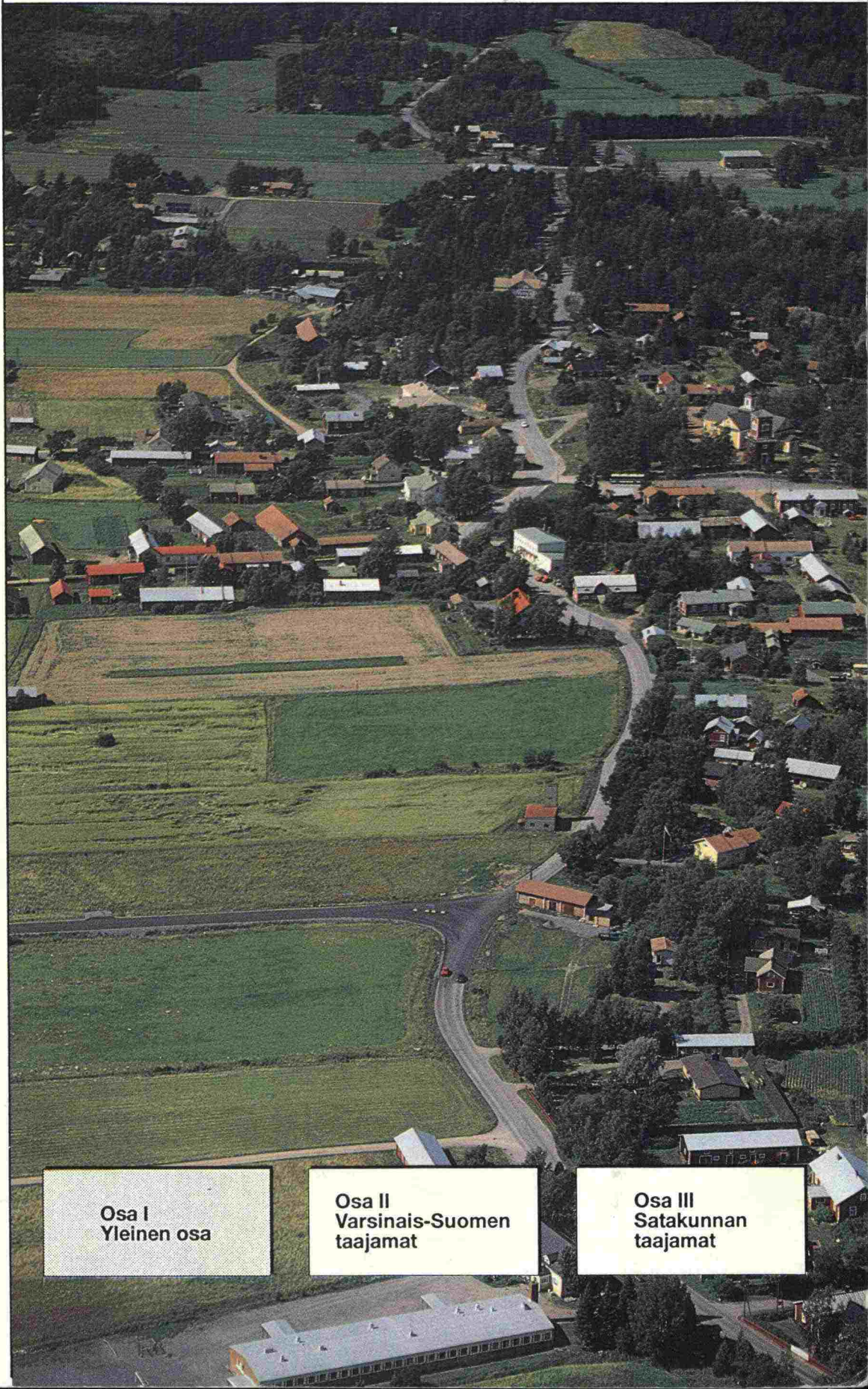
940 935



Tielaitos

Turun tiepiirin alueen maaseututaajamat ja pienet kaupungit

Tarveselvitys; maankäyttö, ympäristö ja liikenne
Osa I Yleinen osa



Turku 1994

Tielaitos
Turun tiepiiri

Osa I
Yleinen osa

Osa II
Varsinais-Suomen
taajamat

Osa III
Satakunnan
taajamat

Osa I

Yleinen osa

Osa II

Varsinais-Suomen taajamat

Alastaro kk,
Asemanseutu (Aura),
Askainen kk
Halikko kk,
Hirvikoski (Loimaa),
Inkere (Pertteli),
Kaivola (Pertteli),
Kalanti (Uusikaupunki),
Kemiö kk,
Kiikala kk,
Kisko kk,
Korppoo kk,
Koski kk,
Kustavi,
Kuusjoki kk,
Kyrö (Karinainen),
Laitila,
Lammala (Västanfjärd),
Lemu kk,
Lieto kk,
Lokalahti (Uusikaupunki),
Masku kk,
Mellilä-Asemanseutu,
Mietoinen kk,
Muurla kk,
Mynämäki kk,
Nauvo kk,
Nummi (Nousiainen),
Näsby (Houtskari),
Oripää,
Perniö kk,
Piikkiö kk,
Riihikoski (Pöytyä),
Rohdainen (Pyhäranta),
Rusko kk,
Rymättylä kk,
Sauvo kk,
Somero,
Suomusjärvi,
Särkisalo kk,
Taalintehdas (Dragsfjärd),
Taivassalo kk,
Tarvasjoki kk,
Toija (Kisko),
Vahto kk,
Vampula kk,
Vehmaa kk,
Vinkkilä (Vehmaa),
Vista (Paimio),
Yläne kk,

Osa III

Satakunnan taajamat

Ahlainen (Pori),
Eurajoki,
Eurakoski (Kiukainen),
Eurakoski,
Friitala-Vanhakylä (Ulvila),
Harjunpää (Ulvila),
Hinnerjoki (Eura),
Honkajoki,
Jämijärvi,
Kangas (Kullaa),
Kankaanpää (Köyliö),
Karkku (Vammala),
Karvia
Kauttua (Eura),
Kauvatsa (Kokemäki),
Keikyä (Äetsä),
Kepola (Köyliö),
Kiikoinen kk,
Koski (Kullaa),
Lappi kk,
Lavia,
Luvia,
Nakkila,
Noormarkku,
Panelia (Kiukainen),
Pohjakylä (Suodenniemi),
Pomarkku,
Punkalaidun
Siikainen,
Säkylä,
Uotila (Rauma),
Merikarvia kk



**Tielaitos
Kirjasto**

Doknro: 940671
Nidenro: 940935

Turun tiepiirin alueen maaseututaajamat ja pienet kaupungit

Tarveselvitys; maankäyttö, ympäristö ja liikenne

Osa I Yleinen osa

Tielaitos
Turun tiepiiri

Turku 1994

Raportin tuotanto
Turun tiepiiri
Ympäristöhoitaja Elina Hellstén

1. painos
1994 Turun tiepiiri
Tarjouslehdet Oy
Helsinki 1994

Kannen kuva: Ahlainen
Sakari Seppälä, Turun tiepiiri 1993

Turun tiepiiri
Yliopistonkatu 34
PI 636, 20101 Turku
Puhelinvaihde (921) 677 611
Ympäristöhoitaja Elina Hellstén

© Karttakeskus



Maankäyttö

Esimerkkiä Näktilä



Liikenne ja liikenneturvallisuus

Esimerkkiä Somero

Taajamakuva



Esimerkkiä Vehmaa

Taajamien maankäytön rakenteen ja muodon ovat määränneet maisematekijät ja tietö. Tiepiirin alueella on muuhun maahan verrattuna runsaasti taajamia, jotka ovat säilyttäneet perinteisen maiseman sopeutuneen raitti- ja kumparekylärakenteen. Näiden kansallisesti arvokkaiden ympäristöjen vaaliminen edellyttää erityistä taitoa suunnittelijoilta ja rakentajilta. Voimakkaasti kasvaneiden taajamien maankäyttö on usein hajaantunut ja laajentunut pääteiden varalle aiheuttaen vaativia liikenneverkon ja maankäytön kehittämistarpeita. Usein taajaman vierestä kulkevan päätien vetovoima on ohjannut myös maankäyttöä. Monissa keskustoissa liian maantiemäiseksi rakennettu tie on ristiriidassa liike- ja palvelukeskusten maankäytön tarpeiden kanssa. Tarvitaan parannustoimenpiteitä, joilla tie sopeutetaan keskustan asukkaiden ja siellä asioivien tarpeita palvelemaan.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Taajamateilla sattuneet henkilövahinko-onnettomuudet keskittyvät harvoin taajamiin: viiden vuoden aikana sattuneista onnettomuuksista puolet tapahtui 9 taajamassa, kun taajamien yhteismäärä oli 78. Toisaalta tarkastelluista taajamista 60 % luokiteltiin liikenneturvallisuustilanteeltaan keskimääräistä paremmiksi tai hyviksi. Jos liikenneturvallisuustilannetta voidaan parantaa taajamissa, joissa on sattunut runsaasti onnettomuuksia, vaikuttaa tämä merkittävästi myös yleisen liikenneturvallisuustilanteen kehittymiseen.

Taajamien liikenneturvallisuustilanteella oli selvästi havaittavissa vuorovaikutus taajamakuvaan ja maankäyttöön: yleensä sekava ja taajamakuvalleisesti jäsentynyt ympäristö on myös liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen. Jos taajaman yhteystarpeiden hoitaminen edellyttää vilkkaaliikenteisen väylän ylitystä, on yleensä seurauksena myös ongelmia liikenneturvallisuudessa.

Taajamakuva

Turun tiepiirin alueen taajamien suhde maisemaan on keskeisenä korostunut. Alue kantaa maamme vanhintaa kulttuuriperintöä. Perinteinen rakentaminen tukeutuu kauniisti maisemarakenteeseen. Viime vuosikymmenien voimakas rakentaminen ja maisemaa hallitsevat tielinjatukset ovat muuttaneet maisemakuva merkittävästi.

Monitahoisimmat ja suurimmat taajamakuvalliset kehittämistarpeet kohdistuvat taajamiin, joiden kasvu on ollut nopeaa ja voimakasta, maankäyttö hajaantunutta, ja joissa tieverkon kehitys on aiheuttanut voimakkaita muutoksia ympäristössä.

Suurimman ryhmän muodostavat taajamat, joissa taajamakuvalliset parannustoimenpiteet liittyvät eri tasoiseen tieympäristön parantamiseen ja saneeraukseen keskusta- ja kaksosilla sekä tieympäristön viimeistelyyn ja viihtyisyyden lisäämiseen.

Keskusten ongelma on liian korkea tasaus, joka hallitsee usein taajamakuvaan vanhaa, herkkää luonnetta. Liian raskaalla mitoituksella toteutetun kevyen liikenteen väylät ovat suurimpia uhkia vielä säilyneiden pienipiirteisten taajamajiljojen omaleimaisuudelle.

Taajamista "helmet" ovat taajamakuvaltaan poikkeuksellisen viehättäviä, omaleimaisia ja kulttuurihistorialtaan arvokkaita. Näiden kylämiljojen säilyttäminen on kaikesa rakentamisessa ja ympäristöhoitossa ensisijainen tehtävä. Taajamakuvallisesti herkäät ympäristöt eivät kesitä "normiratkaisuja".

Taajamien luonne

Turun tiepiiriin alueella on n. 300 taajamaa. Selvityksessä olleissa 78 taajamassa, on selvästi korostunut taajamien erilaisuus ja monimuotoisuus.

"Paikan hengen" löytäminen on usein vaikeaa. Ympäristön kokeminen ja havaitseminen on hyvin erilaista eri ihmisillä. Kenen arvoilla taajamia parannetaan ja kehitetään? Ei ole olemassa yhtä oikeaa suunnittelumallia tai ratkaisua tieympäristöä parannettaessa. Tärkeintä on, että ymmärretään taajamaympäristön kokonaisuus, johon kuuluu sekä luonnon- että rakennetun ympäristön eri osat kuin myös taajaman historiallinen tausta. Maiseman peruspiirteet ja historiallinen tausta on useimmiten vielä löydettävissä. Näitä tulisi korostaa taajaman ympäristössä, maankäyttöä ja liikennettä kehitettäessä.

Työn sisältö

Selvityksessä käsitellään Turun tiepiiriin alueen maaseututaajamien ja pienten kaupunkien maankäyttöä, liikennettä ja taajamakuva. Työn tarkoituksena on ollut luoda yleiskuva taajamien maankäytöstä, liikenteestä ja liikenneturvallisuudesta sekä taajamakuvaista yleisten teiden osalta. Taajamat on luokiteltu kolmeen ryhmään: niissä esiintyvien eri osa-alueiden ongelmien laajuuden mukaan. Ympäristön tilan parantamiseksi on annettu toimenpideehtoja, tulkia sekä osoitettu niiden kiireellisyysjärjestys.

Työtä ohjasi tiepiiriin, tielaitoksen, lääninhallituksen, läänin liittojen ja maakuntamuseoiden edustajista koostuva työryhmä. Kunnat nimesivät työhön yhdyshenkilön, joka on kommentoinut laadittuja selvityksiä.

Selvitykseen kuuluivat kaikki keskusverkolokaluituksen E, F1 ja F2 luokan taajamat. Tarkasteltavia taajamia oli yhteensä 78. Näistä 48 kuului Varsinais-Suomeen ja 26 Satakuntaan. Tarkempaan jaotarkasteluun valittiin yhteensä 33 taajamaa.

Pöytyä



Taajamien luokitus

Taajamat luokiteltiin kolmeen luokkaan maankäytössä, liikenteessä ja taajamakuvaassa esiintyvien ongelmien mukaisesti.

Luokka I

Ongelmallisimpia ovat taajamat, joissa vanha rakennuskanta on uudistunut hajanaisesti ja arkkitehtuuriltaan heikkotasoisesti. Keskustaa hallitsee usein jäsentymätön asfalttikenttä ja liikenneturvallisuus on puutteellista. Uusi ohikulkutie on saattanut aiheuttaa toimintojen siirtymistä pois keskustasta, joka on alkanut muuttua epäviihtyisäksi. Uhkana on, että perinteinen sektoroitunut suunnittelu- ja toteutustapa ei luo edellytyksiä liikenteeltä vapautuneen keskustaväylän kehittämiseksi. Kokonaisuuden kehittämiseen pitkällä aikavälillä tarvitaan uudenlaista, kaikki intressipirit huomioivaa, vuorovaikutteista suunnittelua.

Luokka II

Useissa taajamissa on monia pieniä ongelmia, joiden korjaaminen voi tapahtua pienin parannustoimenpitein vähän kerrallaan. Tällöin on oleellista selvittää ongelmien laatu ja vakavuusaste ja laatia ohjelma ja kiireellisyysjärjestys niiden korjaamiseksi.

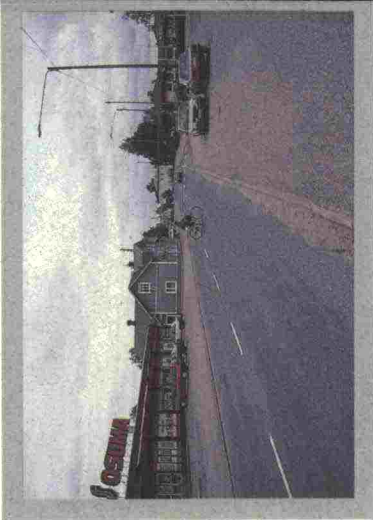
Tielaitoksen, kunnan ja asukkaiden yhteistyö on edellytys parannusten kunnolliseksi toteuttamiseksi. Usein saatava olla hallitsevana yksi ongelma, kuten liian avara, taajamakuvaan hallitseva liittymä, keskusta-aukion jäsentymättömyys yms. Usein liikenteellisen ongelman ratkaisu mahdollistaa myös taajamakuvaan parantamisen. Epäkohtana on usein maankäytön leviäminen pelloille perinteisen, maiseman rakenteeseen luontevasti sopivan taajaman ulkopuolelle. Kaavoituksessa on tärkeää tutkia mahdollisuudet maisemarakenteen suomien parhaiden rakentamismahdollisuuksien hyödyntämiseen.

Luokka III

Ongelmattomimpia ovat taajamat, joissa muutokset ovat tapahtuneet hitaasti ja taajama on säilyttänyt perinteisen, maisemarakenteeseen tukeutuvan luonteensa. Usein tällaisissa taajamissa on yksittäisiä liikenteellisiä ongelmakohtia tai turvallisuusongelmia kevyen liikenteen väylän puuttuessa. Runsaat vihermaat rajaavat kauniisti tietä. Tien tasaus on noussut ajan myötä ja tällaisissa tapauksissa kevyen liikenteen väylän sovitaminen herkkää ympäristökuvaa rikkomatta on vaikeaa. Tarvitaan pieni- ja keskisuurista perinteisen taajamakuvaan säilyttämisestä. Yleensäkin perinteisen kyläkuvan muuttamista kaupunkimaiseksi tulee vakavasti harkita. Paljon on myös vielä kyllä, jotka ovat säilyttäneet rakennetun ja luonnon ympäristön sopuisuimman ("helmet"). Näissä kyllä toimenpiteitä tulee tehdä todella harkiten ja suurella pietetillä.

Luokka I

Esimerkkiä Somero



Luokka II

Esimerkkiä Kyrö

Esimerkkiä Ahlainen

Luokka III



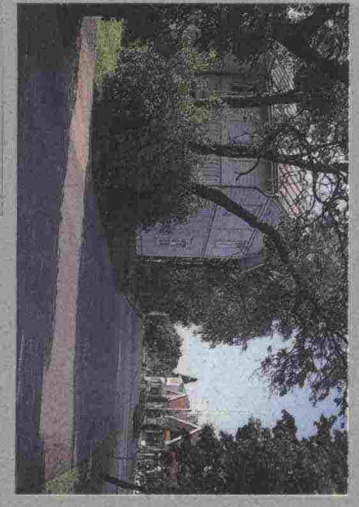


Ahlainen

Osa 1
Yleinen osa



Osa 2
Varsinais-Suomen taajamat



Osa 3
Satakunnan taajamat.



Järveselvitys, maankäyttö, ympäristö ja liikenne

Satakunnan taajamat:

- Ahlainen (Porti)
Eura tk
Eurajoeki
Eurakoski (Kiikainen)
Fritilä-Vanhakylä (Uusika)
Harjupaä (Uusika)
Hinnerjoki (Eura)
Honkajoki
Jämijärvi
Kangas (Kallaa)
Kankaanpää (Köyliö)
Karhu (Vammala)
Kavva
Kauttua (Eura)
Kauvatsa (Kokemäki)
Keikyä (Aeisa)
Kepola (Köyliö)
Keskustaajama (Aeisa)
Kiikainen tk
Koski (Kallaa)
Lappi tk
Lavia
Luvia
Nakkila
Noormarkku
Panella (Kiikainen)
Poljokylä (Suodenjoki)
Punkkalaidun
Pomarkku
Sikaan
Säkyä
Uoila (Rauma)
Ylikylä (Merikarvia)

Toimenpide-ehdotukset ja
jatkotoimenpiteet

Selvityksessä taajamat on luokiteltu kolmeen ryhmään niissä esiintyvien ongelmajärjestelmien ja niiden ja toisaalta toimenpiteiden kiinteisyyden mukaan. Osaassa taajamia kaivataan kokonaisvaltaista maankäytön ja liikenteen selvitystä tarkempien toimenpiteiden määrittämiseksi, kun taas toisissa toimenpiteet ovat selkeästi tunnistettavissa. On myös taajamia, joissa tarvitaan hyvin vähäisiä tai ei ollenkaan toimenpiteitä. Näissä lähtökohtana on nykytilan säilyttäminen.

Useissa taajamissa on valmiita suunnitelmia uusien liikennejärjestelyjen toteuttamiseksi. Lähes poikkeuksetta suunnitelmissa on aikansa eläneitä ratkaisuja, jotka kaipaavat tarkistusta vastatuleen nykytavan tarpeita ja arvostuksia.

Selvitys palvelee ensisijaisesti tiepiirin taajamakohteiden ohjelmointia ja suunnittelua. Toivottavasti siitä on myös uusia näkökulmia tienrakentajille ja kunnossapitäjille. Selvitys antaa myös virkkeitä kuntien maankäytön ja taajamaympäristön kehittämiseen sekä pohjustaa yhteistyötä ympäristöine vaalimiseen ja kehittämiseen. Enkäpä siitä on saatavissa myös ideoita asukkaiden tulkotoinnistaan pienissä parannuksissa? Nuukojen varojen viisas käyttö tarpeellisiin kohteisiin ja niiden toteutuksiin kestänee myös tulevien sukupolvien kaiseen.

Selvitys ei kumoa tiepiiriin jo aikaisemmin tekemiä päätöksiä. Tietoisesti jatkotarkastelun valittuun joitakin taajamia, joista on jo olemassa päätöksiä ja/tai suunnitelmia. Valinnan perustana oli näissä tapauksissa muodostaa esimerkkejä erilaisista taajamista erityyppisille toimenpide-ehdotuksineen. Selvityksen näkemys on tekijöiden, ei tiepiiriin virallinen kanta.

Lisätietoja

Ympäristöhoitaja Elina Hellstén
puh. (921) -677 486

Turun tiepiiri
PL 636
Yliopistonkatu 34
20101 Turku
puh. (921) -677 611 (keskus)

Julkaisuja voi tilata Turun tiepiiriin suunnittelupalveluyksiköstä:
Pirkko Vartiola, puh. (921) -677 525
fax (921) -677 547

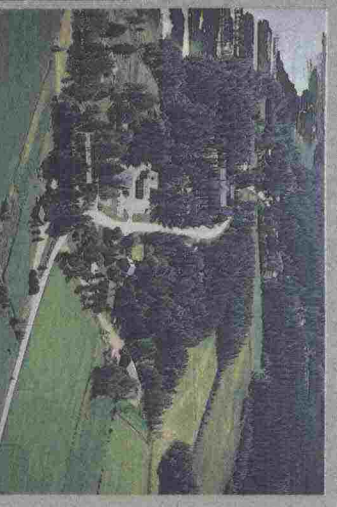
Julkaisujen hinnat

1. Yleinen osa 50 mk
 2. Varsinais-Suomen taajamat 180 mk
 3. Satakunnan taajamat 180 mk
- Postitus- ja toimituskulut 30 mk

Varsinais-Suomen taajamat:

- Alastaro tk
Asenonseutu (Aura)
Askainen tk
Hailikko tk
Hyrvikoski (Loimaan kunta)
Inkere (Peretti)
Kaivola (Peretti)
Kalamäki (Uusikaupunki)
Kemä tk
Kirkkala tk
Kisko tk
Korpoo tk
Koski tk
Kustavi
Kuusjoki tk
Kyro (Kantainen)
Laitila
Lammala (Västana)
Lemu tk
Lieto tk
Lokalahti (Uusikaupunki)
Marttila tk
Masala tk
Mellila-Asemaseutu
Mietoinen tk
Muurila tk
Myrskylä tk
Nauvo tk
Nummi (Noussinen)
Näsäy (Houskari)
Orpää
Perniö tk
Pirkko tk
Riihikoski (Pyykö)
Rohdainen (Pyykö)
Rusko tk
Rymäntä tk
Sauvo tk
Somero
Suomusjärvi
Särkisalo tk
Taivassalo tk
Tavassalo tk
Tolva (Kisko)
Vahjo tk
Vampula tk
Vehmaa tk
Vinkkilä (Vehmaa)
Visa (Paimio)
Yläne tk

Kiikainen



Tiivistelmä

Selvityksessä käsitellään Turun tiepiirin alueen maaseututaajamien ja pienten kaupunkien maankäyttöä, liikennettä ja taajamakuva. Työn tarkoituksena on ollut luoda yleiskuva taajamien maankäytöstä, liikenteestä ja liikenneturvallisuudesta sekä taajamakuvasta yleisten teiden osalta. Taajamat on luokiteltu kolmeen ryhmään niissä esiintyvien eri osa-alueiden ongelmien laajuuden mukaan. Ympäristön tilan parantamiseksi on annettu toimenpide-ehdotuksia sekä osoitettu niiden kiireellisyysjärjestys.

Työtä ohjasi tiepiirin, tielaitoksen, lääninhallituksen, läänin liittojen ja maakuntamuseoiden edustajista koostuva työryhmä. Kunnat nimesivät työhön yhdyshenkilön, joka on kommentoinut laadittuja selvityksiä.

Selvitykseen kuuluivat kaikki keskusverkkoluokituksen E ja F1 ja F2 luokan taajamat. Tarkasteltavia taajamia oli yhteensä 78. Näistä 48 kuului Varsinais-Suomeen ja 26 Satakuntaan. Tarkempaan jatkotarkasteluun valittiin yhteensä 33 taajamaa.

Liikenne ja liikenneturvallisuus

Turun tiepiirin yleisten teiden pituus oli vuoden 1993 alussa 8562 km, josta taajamateiden osuus oli 785 km (9 %). Korkealuokkaisten valta- ja kantateiden osuus taajamateiden kokonaispituudesta on 10 %, kun koko maan vastaava luku on 22 %. Yleisten teiden liikennesuorite oli Turun tiepiirin alueella vuoden 1993 alun tilanteessa 3838 milj. ajoneuvokilometriä, josta taajamateiden osuus oli 767 milj. ajoneuvokilometriä eli noin 20 %.

Turun tiepiirin valta-, kanta- ja seudulliset tiet ovat kaarteisuuden, päällystelevyyden ja näkemän perusteella korkealuokkaisempia kuin muiden tiepiirin tiet. Toisaalta piirin kokooja- ja yhdystiet ovat kapeampia, mutkaisempia ja näkemältään huonompia kuin muiden tiepiirin tiet. Nopeusrajoituksia 50 km/h ja 60 km/h on enemmän kuin muissa piireissä, mikä aiheutunee tiiviistä maankäytöstä.

Taajamatiet voidaan jakaa tien verkollisen aseman mukaan luokkiin seuraavasti:

- läpikulkutie tai sisääntulotie kaava-alueella
- keskustan ohikulkutie kaava-alueella
- sisääntulotie nauha-asutuksen alueella
- tie pienessä palvelukeskuksessa

Turun tiepiirissä on suhteellisesti muuta maata enemmän taajamateita pienissä palvelukeskuksissa ja toisaalta taajamateista on keskustan ohikulkuteita kaava-alueella valtakunnallista keskiarvoa vähemmän. Turun tiepiirin maaseututaajamien ja pienten kaupunkien yleisten teiden tilaselvityksessä tarkastellut taajamatiet ovat pituudeltaan 280 km, joka on noin 36 % tiepiirin taajamateiden yhteispituudesta. Tässä työssä tarkastelluista taajamateista 64 % on läpikulkuteita tai sisääntuloteita kaava-alueella.

Tarkastelluissa taajamissa oli sattunut vuosina 1988-1992 yhteensä 501 poliisin tietoon tullutta henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 32 ja loukkaantui 608 henkilöä. Taajamateiden keskimääräinen onnettomuusaste oli 37 onn./100 milj.ajon.km ja onnettomuustiheys 0.28 onn./km/vuosi.

Taajamateilla sattuneet henkilövahinko-onnettomuudet keskittyvät harvoin taajamiin: viiden vuoden aikana sattuneista onnettomuuksista puolet tapahtui 9 taajamassa, kun taajamien yhteismäärä oli 83. Toisaalta tarkastelluista taajamista 60 % luokiteltiin liikenneturvallisuudeltaan keskimääräistä paremmiksi tai hyviksi. Jos liikenneturvallisuutta voidaan parantaa taajamissa, joissa on sattunut runsaasti onnettomuuksia, vaikuttaa tämä merkittävästi myös yleisen liikenneturvallisuuden kehittymiseen.

Liikenneturvallisuustilanteeltaan huonoja taajamia ovat Nummi, Vista, Somero, Noormarkku, Laitila, Eurajoki, Hirvikoski, Kauttua, Uotila sekä Kosken, Perniön, Euran Halikon, Piikkiön, ja Maskun kirkonkylät. Liikenneturvallisuustilanteeltaan hyviä taajamia ovat Näsby, Kustavi, Lokalahti, Karkku, Ahlainen sekä Korppoon, Kiikalan, Kuusjoen, Mietoisen, Vahdon, Tarvasjoen, Kiskon ja Liedon kirkonkylät.

Taajamien liikenneturvallisuustilanteella oli selvästi havaittavissa vuorovaihtus taajamakuvaan ja maankäyttöön: yleensä sekava ja taajakuvallisesti jäsentymätön ympäristö on myös liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallinen.

Maankäyttö

Useimpien taajamien maankäytön rakenteen ja muodon ovat määränneet toisaalta maisematekijät ja toisaalta tiestö. Rakentaminen tienvarteen on ollut maankäytön lähtökohtana lähes kaikissa vanhoissa taajamissa. Hitaasti muuttuneissa taajamissa tämä lähtökohta on edelleen maankäytön rakennetta ja myös liikenteellisten ongelmien luonnetta määrittävänä tekijänä. Vain viime vuosikymmeninä alun alkaen kaavoituksen tuloksena rakennetut taajamat poikkeavat rakenteeltaan tästä lähtökohdasta.

Tiepiirin alueella on täysin toisistaan poikkeaviin maisemarakenteisiin sijoittuneita taajamia. Erityisesti hitaasti kasvavissa taajamissa maisematekijät saattavat täysin määritellä maankäytön rakenteen ja samoin sen luonnollisen laajenemistavan, joka tulisi ottaa kaavoituksen lähtökohdaksi.

Taajaman suhteesta maisemarakenteeseen voidaan erottaa seuraavia tyyppejä: kumparekylät, mäkikylät, joenvarren raittikylät sekä maisemarakenteeseen tukeutumaattomat taajamat.

Taajaman laajentumistavan, kasvun ja ajan perusteella voidaan erottaa peruskirkonkylät, läpikulkutien halkaisemat taajamat, joilla on kompakti rakenne tai hajautunut rakenne ja liikenneverkossa paljon muutoksia, uusi ja vanha keskusta sekä taajamat, joissa valtatie on taajaman keskustassa.

Monesti myös päätien vetovoima on ollut maankäytön ohjaajana.

Yleisten teiden näkökulmasta taajamien maankäytön kehittämisessä voidaan erottaa seuraavat periaatteelliset tilanteet:

1. Yleinen tie jakaa taajaman maankäytön siten, että tiellä on selvä estevaikutus.
2. Maankäyttö uhkaa ylittää korkealuokkaisen tien.
3. Taajaman luonne ja mitoitus ovat ristiriidassa maankäytön liikennetarpeen kanssa.
4. Kulttuurihistoriallisesti ja ympäristöllisesti arvokkaat kyläkeskukset.

Taajamakuva

Turun tiepiirin alueen taajamien suhde maisemaan on keskeisesti korostunut.

Alue on vanhaa kulttuurimaisemaa. Perinteinen asutus sijaitsee maisemassa kauniisti ja tukeutuu maisemarakenteeseen. Rakentamisen levittyä pelto-laaksoihin suhde maisemaan on muuttunut olennaisesti. Samalla maiseman dominanttien, näkymien, akselien ja rytmin merkitys on hävinnyt kokonaan tai vähentynyt. Tämä ja voimakkaat, maisemaa hallitsevat tielinjaukset ovat muuttaneet maisemakuvaa merkittävästi.

Taajamakuvallisten kehittämisen kannalta alueen taajamat ovat suuren uhan alaisina. Tilanne on aivan toinen kuin esimerkiksi Itä-Suomessa, missä rakentamisen paineet ovat huomattavasti vähäisemmät. Kokonaisuutena voimakas rakentaminen ja erityisesti tienrakentaminen tulisi saada kuriin. Mittakaavallisesti tierakentaminen on vaikeasti sovitettavissa ympäristöön. Toinen ongelma on vanhojen tiesuunnitelmien toteuttaminen sellaisenaan ilman tarkistuksia uusien suunnitteluperiaatteiden mukaisiksi. Erityisesti pienissä ja ilmeeltään säilyneissä taajamissa liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä tulisi miettiä uudelleen raskaiden kevytväylien rakentamisen sijasta.

Tieympäristön viimeistelyllä voidaan parantaa taajamakuvaa; yleensä sitä enemmän, mitä pienipiirteisemmästä kohteesta on kysymys. Jäsentyvät keskustajaksot kaipaavat suurta saneerausta, mihin sisältyy ympäristön parantamisen lisäksi toiminnallisuuden parantaminen. Keskustajakson saneerausta vaativia kohteita on tarkastelluista taajamista 1/5. Tienparantamista tulee korostaa kaavallisin toimenpitein.

Mittakaavaltaan pienempää taajamakuvallista kohentamista on lähes kaikissa kohteissa. Toimenpiteiden laajuus on kuitenkin tarkoin harkittava. Yleensä kaikki toimenpiteet ovat olleet ylimitoitettuja ja ympäristöä liian radikaalisti muuttavia. Pienissä taajamissa taajamakuvalliin kohentamiseen riittää usein ympäristönhoidon tason nostaminen. Suurissa kohteissa, missä parannettavaa on paljon, toteutus tulee tehdä riittävän painokkaasti ja viimeistellysti.

Suurimman ryhmän muodostavat taajamat, joissa taajamakuvalliset parannustoimenpiteet liittyvät eri tasoiseen tieympäristön parantamiseen ja saaneeraukseen keskustajaksoilla sekä tieympäristön viimeistelyyn ja viihtyvyyden lisäämiseen.

Tien tasauksen lasku keskustassa on aiheellista erityisesti taajamissa, joissa vanha rakennuskanta on jäänyt uutta parannettua tietä alemmas tai parannettu keskustajakson tie hallitsee taajamakuvan vanhaa, herkkää luonnetta.

Kevyiden toimenpiteiden, kuten tietilan parantaminen istutuksin ja rakentein sekä jäsentely, tai muiden pienien taajamakuvallisten toimenpiteiden tarve liittyy lukuisiin, pääosin pienehköihin taajamiin, joissa usein on ongelmana keskusta-aukion tai -tieosuuden jäsentymättömyys ja viherilmeen puute.

Omaksi kokonaisuudekseen on eroteltu "helmet", jotka ovat taajamakuvaltaan poikkeuksellisen viehättäviä, omaleimaisia ja arvokkaita. Näiden kylämiljöiden säilyttäminen on kaikessa rakentamisessa ja ympäristönhoidossa ensisijainen tehtävä. Näissä pienimmissäkin rakennushankkeissa on toteutettava poikkeuksellista hienovaraisuutta ympäristön ja nykymiljöön säilymisen puolesta.

Yhteenvedona voisi todeta, että toimenpiteet tulisi kohdistaa niihin taajamiin, joissa todella on ongelmia. Taajamakuvallisesti herkäät ympäristöt eivät kestä "normiratkaisuja", vaan toimenpiteet tulee sopeuttaa kunkin taajaman elinkaaren mukaisiksi.

Toimenpide-ehdotukset

Jatkotarkasteluun valituille 33:lle taajamalle määritettiin toimenpide-ehdotukset yleisten teiden ympäristön ja liikenneturvallisuuden tilan parantamiseksi. Lisäksi määriteltiin toimenpiteiden kiireellisyys ja alustava kustannusarvio.

Esipuhe

Taajamatiet ovat tiepiirin toiminnassa erityisryhmä, jossa korostuvat liikenneturvallisuus, erityisesti kevyen liikenteen asema, tien sopeuttaminen ympäristöönsä ja taajamakuvaan sekä muihin toimintoihin. Taajamateitä on parannettu jo 1960-luvulta alkaen, mutta lopputulos ei aina ole ollut ympäristön eikä liikenneturvallisuuden kannalta toivottu. Erityisesti alueemme vanha kulttuurihistoria asettaa Turun tiepiirille erityisiä velvoitteita työssään onnistuakseen.

Historiansa ansiosta tiepiirin alueella on n. 300 taajamaa. Työn alussa selvitykseen mukaan otettavat taajamat jouduttiin valitsemaan melko karkeasti. Laajaa työtä on muutenkin leimannut rajaamisen ongelma; miten perusteellisesti ja syvällisesti kaikkiin osa-alueisiin jokaisessa selvityksen taajamassa on pystytty perehtymään.

Työn aikana taajamien erilaisuus ja monimuotoisuus sekä ongelmien kirjo ovat korostaneet, ettei ole olemassa yhtä "oikeaa" suunnittelumallia tai -ratkaisua tai toteuttamistapaa. Jokainen on yksilö. Milloin tarvitaan "seinästä seinään" remontti, milloin se yksi vähäinen toimenpide tehdään niin hienovaraisesti kuin vain osataan. Pohtimista riittää myös siinä kenen ja millä arvoilla taajamia parannetaan ja kehitetään. Suunnittelijat ja päätöksentekijät ovat useimmiten keski-ikäisiä tai vanhempia oman aikakautensa arvoineen, mutta mitä haluavat tämän päivän lapset ja nuoret, joiden perinnöksi tulokset kuitenkin jäävät?

Selvitys palvelee ensisijaisesti tiepiirin taajamakohteiden ohjelmointia ja suunnittelua. Toivottavasti siinä on myös uusia näkökulmia tienrakentajille ja kunnossapitäjille. Selvitys antanee myös virikkeitä kuntien maankäytön ja taajamaympäristön kehittämiseen sekä pohjustaa yhteistyötä yhteisen ympäristömme vaalimiseen ja kehittämiseen. Ehkäpä siitä irtoa myös ideoita asukkaiden talkootoimintaan pienissä parannuksissa? Niukkenevien varojen viisas käyttö tarpeellisiin kohteisiin ja niiden toteutuksiin, kestänee myös tulevien sukupolvien katseen.

Selvitys ei kumoa tiepiirin jo aikaisemmin tekemiä päätöksiä. Tietoisesti jatkotarkasteluun valittiin joitakin taajamia, joihin on jo olemassa päätöksiä ja/tai suunnitelmia. Valinnan perusteena näissä tapauksissa oli saada esimerkkejä erilaisista taajamista erityyppisine toimenpide-ehdotuksineen. Selvityksen näkemys on tekijöiden, ei tiepiirin virallinen kanta.

Sisältö

TIIVISTELMÄ

ESIPUHE

1	TYÖN SISÄLTÖ	9
1.1	Työn tarkoitus ja tavoite	9
1.2	Työn organisaatio ja sidosryhmät	9
1.3	Lähtöaineisto	10
1.4	Työn sisältö, työn kulku ja menetelmät	10
1.5	Tarkasteltavat taajamat	13
2	ALUEEN YLEISKUVAUS	17
2.1	Maiseman rakenne	17
2.2	Tieverkko	18
3	TAAJAMIEN LIIKENNE JA LIIKENNETURVALLISUUS	21
3.1	Yleistä	21
3.2	Asema taajaman tieverkossa	22
3.3	Tulokset	24
3.4	Johtopäätökset	24
4	MAANKÄYTTÖ	28
4.1	Taajamien maankäytön peruspiirteitä	28
4.2	Johtopäätökset	38
5	TAAJAMAKUVA	41
5.1	Tieympäristön taajamakuva	41
5.2	Turun tiepiirin taajamien ominaispiirteitä	42
5.3	Johtopäätökset ja suositukset	47
6	TAAJAMIEN LUOKITUS	53
7	JATKOSUUNNITTELUUN VALITUT TAAJAMAT	56
7.1	Yleistä	56
7.2	Taajamakohtaiset toimenpidesuosituks ¹ et sekä niiden alustava kustannusarvio ja kiireellisyysluokitus	56
8	JATKOTOIMENPITEET	60
	KIRJALLISUUSLUETTELO	61
	LIITTEET	67

1 Työn sisältö

1.1 Työn tarkoitus ja tavoite

Tässä selvityksessä käsitellään Turun tiepiirin maaseututaajamien ja pienten kaupunkien maankäyttöä, liikennettä ja taajamakuva. Työn tarkoituksena on ollut luoda yleiskuva taajamien maankäytöstä, liikenteestä ja liikenneturvallisuudesta sekä taajamakuvasta yleisten teiden osalta. Taajamat on luokiteltu eri ryhmiin niissä esiintyvien eri osa-alueiden ongelmien laajuuden mukaan. Ympäristön tilan parantamiseksi on annettu toimenpideehdotuksia sekä osoitettu niiden kiireellisyysjärjestys. Työn tavoitteena on myös ollut parantaa yhteistyötä eri sidosryhmien välillä.

Tielaitoksessa käynnistyivät vuonna 1991 koko maan kattavan yleisten teiden ympäristön tilan selvitykset. Selvitysten osa-alueita ovat pohjavesi, melu, ilmanlaatu, luonto, kulttuurihistoria ja maisema sekä taajamien maankäyttö ja liikenne.

Turun tiepiirissä on valmistunut pohjavesiä, melua ja ilmanlaatua koskevat osaselvitykset. Kulttuurihistoriaa, luontoa ja maisemaa käsittelevät selvitykset käynnistetään myöhemmin.

1.2 Työn organisaatio ja sidosryhmät

Työtä ohjasi eri yhteistyökumppaneista koottu ryhmä:

Ympäristöhoitaja Elina Hellstén, pj.	Turun tiepiiri
Tiestöinsinööri Esko Isomäki	Turun tiepiiri
sijaisena Raimo Järvinen	
Tiestöinsinööri Toivo Javanainen	Turun tiepiiri
Liikenneturv.ins. Markku Aarikka	Turun tiepiiri
Ylitarkastaja Outi Engström	Turun ja Porin lääninhallitus
Ylitarkastaja Tuomo Knaapi	Turun ja Porin lääninhallitus
Seutukaava-arkkit. Erkki Kiesi	Varsinais-Suomen liitto
Seutukaavains. Raimo Pohjola	Satakuntaliitto
Tutkija Eija Suna	Turun maakuntamuseo
Tutkija Liisa Nummelin	Satakunnan museo
Ylitarkastaja Raija Merivirta	Tielaitos/kehittämiskeskus
LT-Konsultit Oy:n edustajat	

Tiepiiriläisten lisäksi työn aikana on lisäksi oltu yhteydessä Saara Toivoseen ja Ulla Prihaan tielaitoksen keskushallinnosta, Museoviraston rakennushistorian osastoon sekä Pirkanmaan liittoon.

Ohjausryhmä on kokoontunut 4 kertaa työn eri vaiheissa.

Turun tiepiirissä työstä on vastannut MMM, M.Sc Elina Hellstén. Tarkastelualueen kunnat nimesivät pyydettäessä työn alussa yhteyshenkilön, joka on tarkastanut ao. kunnan taajamaa/-mia koskevat tekstit. Lisäksi yhteyshenkilö on toimittanut tarvittavat selvitykset kunnasta.

LT-Konsultit Oy:n puolesta ovat työn laatimisesta vastanneet:

LuK Tom Degerman, projektipäällikkö
DI Ray Ottman, liikenneasiantuntija
Maisema-arkkit. Marja Oittinen, taajamakuva
Sis.arkkit. Liisa Ilveskorpi, taajamakuva
Maisema-arkkit.yo Laura Yli-Jama, taajamakuva
Ins. Pertti Savolainen, liikenneselvitykset
DI Jari Jakonen, liikenneturvallisuusanalyysi
Arkkit. Jukka Turtiainen, maankäyttöasiantuntija (Arkkititehtötoimisto Jukka Turtiainen Oy)

Ilmakuvat on ottanut ins. Sakari Seppälä, Turun tiepiiri

1.3 Lähtöaineisto

Työn lähtöaineisto on saatu Turun tiepiiristä, Turun ja Porin lääninhallituksesta, Varsinais-Suomen liitosta ja Satakuntaliitosta sekä Turun ja Satakunnan maakuntamuseoista. Lähtöaineisto on koottu olemassa olevista selvityksistä ja suunnitelmista sekä sidosryhmien haastatteluilla.

Turun tiepiirin aineiston ovat muodostaneet:

- tärkeimmät taajamien keskeiset liikennesuunnitelmat
- liikenneturvallisuustiedot ja -suunnitelmat
- tierekisteritiedot

Varsinais-Suomen ja Satakunnan liitoista on saatu tiedot taajaman nykyisestä maankäytöstä sekä maankäytön suunnittelutilanteesta, tiedot suojelukohteista sekä yleistiedot koskien taajamien väkilukua ja elinkeinorakennetta.

Turun ja Porin lääninhallituksesta on saatu taajamien kaavoitusta koskevia tietoja.

Turun sekä Satakunnan maakuntamuseoista on saatu tietoja taajamien kulttuurihistoriallisista arvoista ja suojelukohteista.

1.4 Työn sisältö, työn kulku ja menetelmät

Työn sisältö

Työ käsittää Turun tiepiirin alueella olevien maaseututaajamien ja pienten kaupunkien yleisten teiden ympäristön tilan selvityksen. Työssä on käsitelty yleisten teiden maankäyttö-, liikenne- ja liikenneturvallisuus- sekä ympäristöasioita. Päähuomio on ollut taajamien yleisten teiden ongelmaryhmien ja toimenpidetarpeiden määrittelyssä.

Selvitykseen kuuluivat kaikki keskusverkkoluokituksen E ja F1 ja F2 luokan taajamat. Tarkasteltavia taajamia oli yhteensä 78. Näistä 48 kuului Varsinais-Suomeen ja 30 Satakuntaan.

Tarkempaan jatkotarkasteluun valittiin yhteensä 33 taajamaa. Karsinnan perusteena oli työssä laaditut taajamien inventoinnit, analyysit ja luokitukset. Jatkotarkasteluun haluttiin myös valita erityyppisiä taajamia, jotta voitaisiin osoittaa toimenpidetarpeiden erilaisuus.

Menetelmät

a) Maankäyttö

Taajamia koskeva maankäyttötilanteen analysointi perustui sidosryhmähaastatteluihin, kunnista saatuun materiaaliin, karttatarkasteluihin sekä maastossa tehtyihin havaintoihin.

Jatkoon valituissa taajamissa kunnan edustajaa haastateltiin ja täydennettiin maankäytön tietoja.

Tarkastelussa käytiin läpi taajaman maankäytön nykytila ja kaavoitustilanne sekä maankäytön laajentumissuunnat. Osatehtävän tarkoituksena oli analysoida taajaman maankäytön kehityssuunnat ja niiden vaikutukset tarkasteltavien yleisten teiden asemaan ja toiminnalliseen luonteeseen.

b) Liikenne ja liikenneturvallisuus

Turun tiepiirin liikenneturvallisuukselvityksen (TVH 741865, 1989) yhteydessä kehitettiin tielaitoksen taajamateitä koskeva luokitus. Vuosien 1990 ja 1991 aikana kaikki tielaitoksen piirit inventoivat alueellaan olevat taajamatieosat ja niitä ympäröivän maankäytön Turun piirin tutkimuksessa kehitetyn luokituksen mukaisesti. Tierekisteriin on siis saatu vuoden 1992 alusta tiedot taajamissa olevien yleisten teiden liikenneympäristöstä.

Turun tiepiirin maaseututaajamien ja pienten kaupunkien yleisten teiden liikenteen ja liikenneturvallisuuden selvittämiseksi on käytetty tielaitoksen tierekisteristä tutkimuskäyttöön muodostamaa onnettomuustietokantaa PRON4302. Tiedostossa on kuvaus Turun tiepiirin koko yleisten teiden verkosta ja niitä ympäröivästä maankäytöstä sekä tiedot onnettomuuksista ja niitä vastaavista tienkohdista. Taajamateiden rajausta tehtiin tietokannan maankäyttötietojen sekä maastoinventoinnin perusteella.

Taajamien luokittelu liikenneturvallisuuksustilanteen perusteella

Taajamien luokittelun tavoitteena on ollut paikallistaa ne taajamat, joissa on ongelmia liikenneturvallisuuden kannalta. Liikenneturvallisuus on osatekijä, kun taajamat on luokiteltu kolmeen eri ryhmään taajamissa esiintyvien puutteiden perusteella.

Taajamien luokittelun perusteena on käytetty sekä henkilövahinkoonnettomuuksien onnettomuusastetta että henkilövahinkoonnettomuuksien määrää:

Taajaman liikenneturvallisuuksustilanne	Henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien määrä vuosina 1988-1992	Hv.onn.aste (onn. vuodessa/100 milj. autokm)
Hyvä	onn. määrä = 0	
Keskimääräistä parempi	$1 \leq \text{onn. määrä} \leq 3$	
Keskimääräinen	$3 < \text{onn. määrä} < 7$	
Keskimääräistä huonompi	onn. määrä ≥ 7	$26 \leq \text{onn.aste} \leq 40$
Huono	onn. määrä ≥ 7	onn.aste > 40

Taajamien yleisten teiden tarkasteluun on myös kuulunut onnettomuuksien kasautumiskohtien paikallistaminen.

Yksittäisen taajaman tilastojen mukaiseen onnettomuusmäärään sisältyy onnettomuuksien satunnaisvaihtelua, minkä vuoksi taajaman onnettomuusmäärä vaihtelee vuosittain, vaikka taajaman liikenneturvallisuustilanteessa ei olisi tapahtunut olennaisia muutoksia. Tässä työssä ei kuitenkaan ole käytetty taajaman onnettomuusmäärän odotusarvoon perustuvaa onnettomuusmallia.

Tiestön suunnittelutilanne

Selvityksessä on käytetty lähtöaineistona taajamia koskevia liikenneturvallisuussuunnitelmia sekä -selvityksiä. Erityisesti on otettu huomioon tiepiirin toiminta- ja taloussuunnitelmassa olevat lähiaikoina toteutettavat suunnitelmat, joita on arvioitu nykytilan ohella.

Lisäksi lähtöaineistona on ollut kevytliikenteen kuntakohtainen indeksitaulukko ja hankerekisteri.

c) Taajamakuva ja tieympäristö

Tarkasteltavien taajamien taajamakuva ja tieympäristön nykytila on inventoitu paikan päällä. Jokaisesta taajamasta on myös valokuvattu yleisten teiden ympäristö. Apuna on käytetty taajamasta otettuja ilmadiakuvia.

Huomiota on kiinnitetty taajaman ilmeeseen ja luonteeseen, tärkeisiin näkymiin ja reunavyöhykkeisiin, maamerkkeihin, kasvillisuuteen, rakennuskantaan, taajaman suojeluarvoihin, taajamatien luonteeseen ja sijoittumiseen ympäristöönsä, tiehen liittyviin muihin alueihin, ympäristönhoitoa kaipaaviin osuuksiin sekä muihin ympäristöongelmiin.

Taajamien luokitus

Taajamat luokiteltiin laadittujen selvitysten perusteella kolmeen luokkaan maankäytössä, liikenteessä tai taajamakuvasa esiintyvien ongelmien mukaisesti:

Luokka	Ongelmien luonne
I	On tai on todennäköisesti odotettavissa selkeästi taajamakuvalaisia sekä maankäyttöön, liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia. Edellyttää kiireellisiä parannustoimenpiteitä.
II	Ongelmia pääasiassa vain yhdellä osa-alueella tai useammissa vähän. Muutos suunnitteilla, seurattava.
III	Hyvin vähän tai ei lainkaan taajamakuvalaisia tai maankäytöllisiä ongelmia, yksittäiset liikenteen ja liikenneturvallisuuden ongelmakohdat mahdollisia.
IIIa	"Helmet" eli säilytettävät taajamat, joissa toimenpiteiden tarvetta ja laatua on arvioitava erityisen tarkkaan.
IIIb	Taajamat, joissa on hyvin vähän tai ei lainkaan tarvetta tehdä parannustoimenpiteitä. Taajamakuvaltaan, maankäytöltään ja toiminnoiltaan ne voivat olla joko hyviä tai tyydyttäviä, jopa heikotasoisia.

1.5 Tarkasteltavat taajamat

Tarkastelussa oli mukana yhteensä 78 taajamaa, joista 48 kuului Varsinais-Suomeen ja 30 Satakuntaan.

Taajamista valittiin tarkempaan jatkotarkasteluun 33 taajamaa. Karsinnan perusteena oli laaditut selvitykset sekä taajamaluokitus. Toisaalta haluttiin valita jatkoon myös erityyppisiä taajamia, jotta voitaisiin osoittaa toimenpiteiden erilaisuus taajaman maankäyttö-, liikenne- tai taajamakuva-asioita ratkaistaessa.

Seuraavassa taulukossa on esitetty tarkasteltavat taajamat, kunnan ja taajaman väestön osuus, taajaman keskusluokka. Lisäksi on viimeisessä sarakkeessa esitetty ne taajamat, jotka valittiin jatkotarkasteluun. Taajamien sijainti ilmenee kuvasta 1.1.

VARSINAIS-SUOMEN TAAJAMAT

		Kunn. väest Taajam.väest Taajam.väest.			Keskuslk.	Jatkotarkast. valit. taajamat
Kunta	Taajama	v.1990	v.1990	v.2010		
1	Houtskari Näsby	733			F2	
2	Korppoo Korppoo kk	1137	337	481	F1	
3	Nauvo Nauvo kk	1434	485	705	F1	x
4	Dragsfjärd Taalintehdas	4054	2824	2531	E3	
5	Västanfjärd Lammala	903	279	279	F2	x
6	Kemiö Kemiö kk	3408	1196	1209	E1	
7	Särkisalo Särkisalo kk	850	281	579	F2	
8	Perniö Perniö kk	6611	3287	3459	E2	
9	Sauvo Sauvo kk	2808	941	1516	E3	
10	Kisko a. Toija - b. Kisko kk	2059	947		F1	x(a.)
11	Muurla Muurla kk	1364	434	483	F2	
12	Suomusjärvi Suomusjärvi	1366	540	579	F1	
13	Kiikala Kiikala kk	2056	321	347	F1	
14	Pertteli a. Inkere - b. Kaivola	3579	1459	1659	F1	x(b.)
15	Halikko Halikko kk	8497	5237	5805	E3	x
16	Kuusjoki Kuusjoki kk	1886	501	500	F2	
17	Marttila Marttila kk	2261	1008	1076	E3	x
18	Somero Somero	9992	5193	5055	D3	x
19	Koski TL Koski kk	2815	1309	1380	E3	x
20	Rymättylä Rymättylä kk	1876	768	936	F1	x
21	Piikkiö Piikkiö kk	6111	4308	5325	E3	x
22	Paimio Vista	9539	9078	8033	E1	
23	Lieto Lieto kk	12072	8021	10063	E2	x
24	Rusko Rusko kk	2783	1529	2033	F1	
25	Masku Masku kk	4450	3205	3812	F1	x
26	Lemu Lemu kk	1233	602	776	F2	
27	Taivassalo Taivassalo kk	2016	728	774	E3	
28	Kustavi Kustavi	1144	432	431	F1	
29	Uusikaupunki Lokalahti	14537	514	514	F2	x
30	Vehmaa a. Vinkkilä - b. Vehmaa kk	2795	1336	1436	E3	x(a.)
31	Mynämäki Mynämäki kk	6041	3380	4030	E2	
32	Mietoinen Mietoinen kk	1605	405	425	F2	x
33	Nousiainen Nummi	3908	2269	2760	E3	x
34	Vahto Vahto kk	1650	906	1175	F2	
35	Tarvasjoki Tarvasjoki kk	1824	563	800	F1	
36	Aura Asemanseutu	2906	1668	2030	E3	
37	Karinainen Kyrö	2363	1552	1602	E3	x
38	Pöytyä Riihikoski	3631	1114	1135	E2	
39	Mellilä Mellilä - Asemanseutu	1386	545	479	F2	
40	Loimaan kunta Hirvikoski	6518	6791	7003	F1	
41	Oripää Oripää	1413	586	623	F1	x
42	Yläne Yläne kk	2362	923	971	E3	x
43	Alastaro Alastaro kk	3389	1621	1575	E3	
44	Uusikaupunki Kalanti	3882	1514	1665	F1	
45	Laitila Laitila	9336	5354	5956	D3	x
46	Pyhärinta Rohdainen	2367	847	997	F2	
47	Vampula Vampula	1932	541	590	F1	x
78*	Askainen Askainen kk	907	n.200	n.300	F2	

78* Tullut mukaan työn aikana

SATAKUNNAN TAAJAMAT

	Kunta	Taajama	Kunn.väest. Taajam.väest. Taajam.väest.			Keskus- luokka	Jatkotarkast. valit. taajamat
			v.1990	v.1990	v.2010		
48	Punkalaidun	Punkalaidun	4218	1538	1600	E2	x
49	Äetsä	a.Keskustaajama-b.Keikyä	5510	2872		E3	
50	Kokemäki	Kauvatsa	9523	514	520	F2	
51	Kiikoinen	Kiikoinen kk	1404	385		F2	x
52	Vammala	Karkku	15731	596		F2	x
53	Säkylä	Säkylä	5277	3088	3400	E2	
54	Köyliö	Kankaanpää	3327	442	450	F2	
55	Köyliö	Kepola	3327	821	1000	F2	
56	Eura	Hinnerjoki	9463	469	500	F2	
57	Eura	a. Eura kk - b. Kauttua	9463	6276	6800	E1 - F1	x(a.)
58	Lappi	Lappi kk	3453	1773	2000	F1	
59	Rauma	Uotila	29912	3000	3400	F2	x
60	Eurajoki	Eurajoki	6042	2350	2600	E3	x
61	Kiukainen	Panelia	3888	1200	1300	F2	x
62	Kiukainen	Eurakoski	3888	986	1030	F1	
63	Nakkila	Nakkila	6351	4743	5200	E2	x
64	Luvia	Luvia	3426	1848	2020	F1	
65	Ulvila	Friitala - Vanhakylä	12495	9754	10878	E2 - F2	x
66	Ulvila	Harjunpää	12495	1000	1200	F2	
67	Kullaa	a. Kangas - b. Koski	1748	650	700	F2	
68	Noormarkku	Noormarkku	6171	4397	4900	E3	x
69	Pomarkku	Pomarkku	2950	1559	1650	E3	x
70	Pori	Ahlainen	76436	500	500	F2	x
71	Merikarvia	Ylikylä	4161	2243	2500	E2	
72	Siikainen	Siikainen	2353	631	680	F1	
73	Suodenniemi	Pohjakylä	1524	521		F1	
74	Lavia	Lavia	2743	1032	1120	E3	
75	Jämijärvi	Jämijärvi	2427	844	920	F1	
76	Honkajoki	Honkajoki	2390	958	1020	E3	
77	Karvia	Karvia	3409	1236	1310	E3	x



kuva 1.1 Taajamien sijainti

2 Alueen yleiskuvaus

2.1 Maiseman rakenne

Varsinais-Suomi ja Satakunta kuuluvat Lounaismaan alavaan maisemaan, joka on muinaista merenpohjaa. Alueen eteläosien pienipiirteisestä rannikkoseudusta ja selkeiden jokilaaksojen ja vaihtelevien selänteiden limittämästä maisemarakenteesta maastonmuodot loivenevat alueen pohjoisosaa kohden. Kallioperä on vaihtelevaa, joskin graniitti ja kiilleliuskealueet ovat tavallisimpia. Lisäksi alueelle sijoittuu hiekka- ja rapakivialueita sekä eteläisiin osiin kasvillisuudelle lehtomaisia piirteitä antavaa kalkkikiveä. Lounaismaa kuuluu etelä- ja lounaisosiltaan hemiboreaaliseen tammivyöhykkeeseen ja muutoin pääasiassa eteläboreaaliseen havumetsävyöhykkeeseen. Metsätyypit vaihtelevat rannikon karuista puolukkatyypin metsistä sisämaan tuoreisiin kuusisekametsiin sekä paikoitellen myös lehtomaiset metsät ja lehdot ovat tavallisia, vaikka niistä suuri osa onkin raivattu pelloiksi.

Varsinais-Suomen maisemarakenteen olennaisia piirteitä ovat pienipiirteisyys ja vaihtelevuus. Selänteet ovat voimakkaasti huuhtoutuneita kallio-moreeniselänteitä, joissa topografia on monin paikoin jyrkkäpiirteistä. Vastapainona ovat laajat, tasaiset ja hedelmälliset savikkolaaksot, joita polveilevat joet halkovat. Savikot on raivattu pelloiksi lähes kokonaan. Jokilaaksot muodostavat maiseman perusyksiköt. Kasvillisuus on rehevää ja monipuolista lukuunottamatta karuja kallioselänteitä. Soita on melko vähän ja ne ovat pienialaisia.

Oma maisemarakenteellinen kokonaisuutensa ovat Lounaisrannikko ja rikas ja pienipiirteinen saaristo, joita luonnehtivat meri, laajat kallioalueet sekä silo- ja avokallioiden runsaus. Yleisiä kasvillisuustyypppejä ovat karut saaristomänniköt sekä kalkkipitoisen maan rehevät lehdot.

Ala-Satakunta on Varsinais-Suomen kaltaista tyypillistä Lounais-Suomea laajoine, tasaisine viljelyalueineen ja jokilaaksoineen, mutta karuja, metsäisiä selänteitä on runsaammin. Voimakkaina elementteinä maisemarakenteessa ovat Pyhäjärvi ja Kokemäenjoki. Seudun halki kulkevat Säkylän, Kokemäenjokilaakson ja Yyterin harjumuodostumat.

Kokemäenjoen pohjoispuolella, Pohjois-Satakunnassa maisema muuttuu selvästi karummaksi; metsä- ja suoalueet ovat laajempia ja peltotalueet pienialaisempia. Maasto on vaihtelevaa ja kumpuilevaa. Järviä on enemmän kuin etelämpänä. Alue on Suomenselän vedenjakaja-alueen vaihteluvyöhykettä. Huomattavana maisemarakenteellisena elementtinä on alueen pohjoisosassa Hämeenkaan hiekkainen reunamuodostuma.

Satakunnan rannikkoalue poikkeaa Varsinais-Suomen rannikkoseudusta sekä maaperältään että pinnanmuodoiltaan. Seutu on karumpaa ja maa alavaa. Pienipiirteisyyttä luo maaperän monipuolisuus. Tyypillisiä ovat pitkät, ruovikkoiset merenlahdet sekä kapeat, tasaiset peltolaaksot.

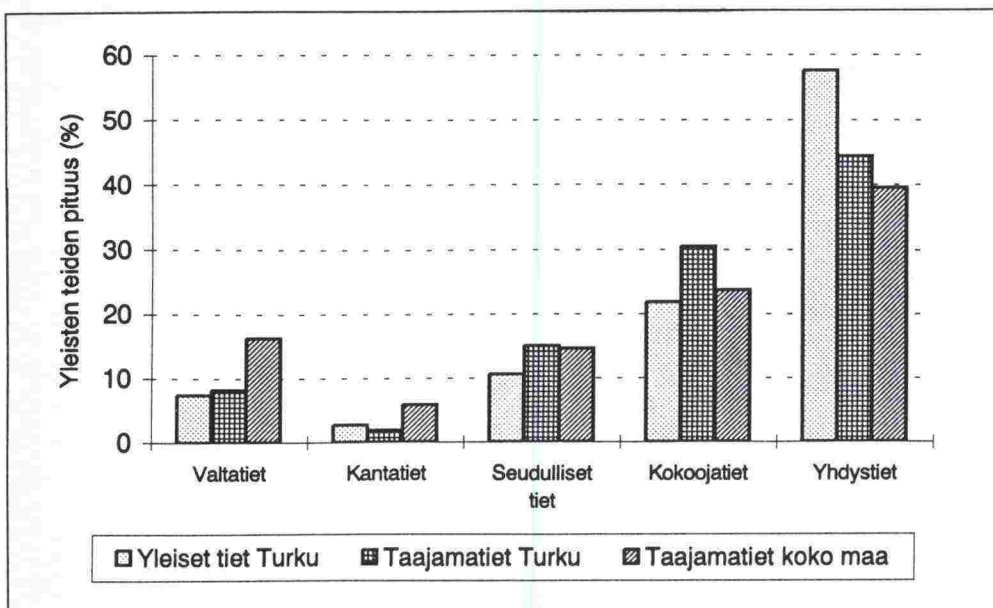
2.2 Tieverkko

Pituudet ja liikennesuoritteet

Turun tiepiirin yleisten teiden pituus oli vuoden 1993 alun tilanteessa 8562 km (ilman rampeja ja lauttoja), joista taajamateiden osuus oli 785 km eli noin 9 %. Taulukkoon 2.1 on kirjattu yleisten teiden pituudet toiminnallisen tieluokan mukaan ja myös taajamateiksi luokiteltujen yleisten teiden vastaava jakautuma. Kuvassa 2.1 on esitetty koko tiepiirin yleisten teiden toiminnallisten luokkien osuudet ja vastaavat taajamateiden tiedot.

Taulukko 2.1. Taajamateiden tiepituudet Turun tiepiirissä ja koko maassa sekä tiepiirin kaikkien yleisten teiden (1.1.1993) pituudet toiminnallisen tieluokan mukaan.

	Valtatiet	Kantatiet	Seudulliset tiet	Kokoojatiet	Yhdystiet	Yhteensä
Yleiset t. Turku (km)	639	228	904	1863	4928	8562
Yleiset tiet Turku (%)	7	3	11	22	58	100
Taajamat. Turku (km)	64	15	118	240	348	785
Taajamatiet Turku (%)	8	2	15	31	44	100
Taajamat. koko maa (km)	725	262	652	1054	1758	4451
Taajamatiet koko maa (%)	16	6	15	24	39	100



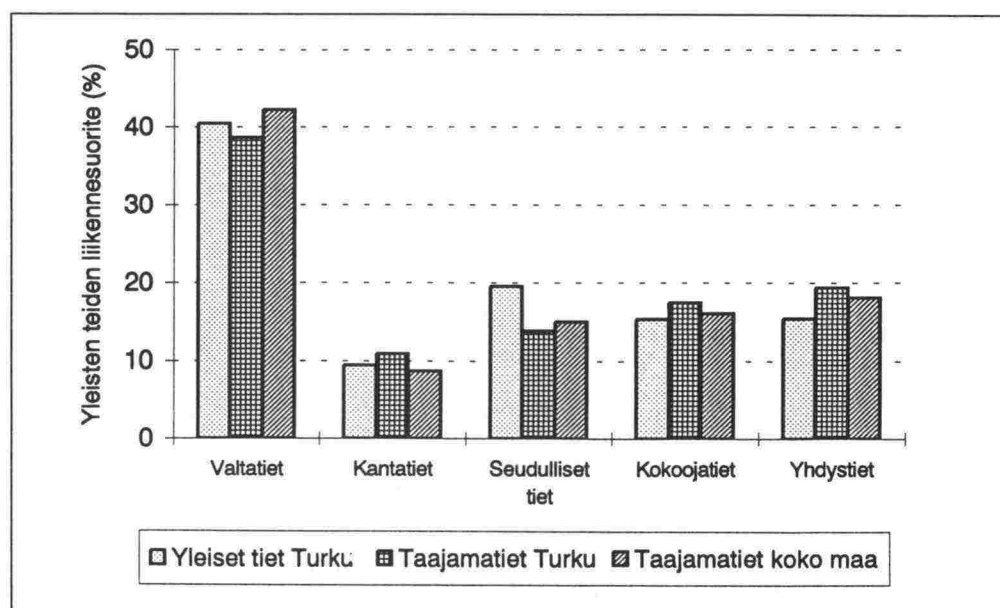
Kuva 2.1. Taajamateiden suhteelliset tiepituudet Turun tiepiirissä ja koko maassa sekä tiepiirin kaikkien yleisten teiden (1.1.1993) suhteelliset tiepituudet toiminnallisen tieluokan mukaan.

Turun tiepiirin taajamissa on suhteessa enemmän seudullisia teitä ja kokoojateitä kuin haja-asutusalueilla. Yhdysteiden osuus on taas taajamissa pienempi kuin haja-asutusalueella. Turun tiepiirissä korkealuokkaisten valta-

kantateiden osuus taajamateiden kokonaispituudesta on 10 %, kun koko maan vastaava luku 22 %. Taulukkoon 2.2 on kirjattu yleisten teiden liikennesuorite toiminnallisen tieluokan mukaan ja vastaavat tiedot taajamateista.

Taulukko 2.2. Taajamateiden liikennesuorite Turun tiepiirissä ja koko maassa sekä tiepiirin kaikkien yleisten teiden (1.1.1993) liikennesuorite toiminnallisen tieluokan mukaan.

	Valtatiet	Kantatiet	Seudulliset tiet	Kokoojatiet	Yhdystiet	Yhteensä
Yleiset t. Turku (milj.ajon.km/v)	1553	361	750	585	589	3838
Yleiset tiet Turku (%)	40	9	20	15	15	100
Taajamat. Turku (milj.ajon.km)	296	83	106	133	148	767
Taajamatiet Turku (%)	39	11	14	17	19	100
Taajamat. koko maa (milj.ajon.km)	1931	397	684	732	824	4568
Taajamatiet koko maa (%)	42	9	15	16	18	100



Kuva 2.2. Taajamateiden liikennesuoritteiden suhteelliset osuudet Turun tiepiirissä ja koko maassa sekä tiepiirin kaikkien yleisten teiden (1.1.1993) liikennesuoritteiden suhteelliset osuudet toiminnallisen tieluokan mukaan.

Turun tiepiirin yleisten teiden liikennesuorite oli vuoden 1993 alun tilanteessa 3838 miljoonaa ajoneuvokilometriä, josta taajamateiden osuus oli 767 milj.ajon.km eli noin 20 %. Valta ja kantateiden osuus taajamateiden liikennesuoritteesta on 50 %, mikä myös vastaa koko maan tilannetta.

Tyypillisiä ominaisuuksia

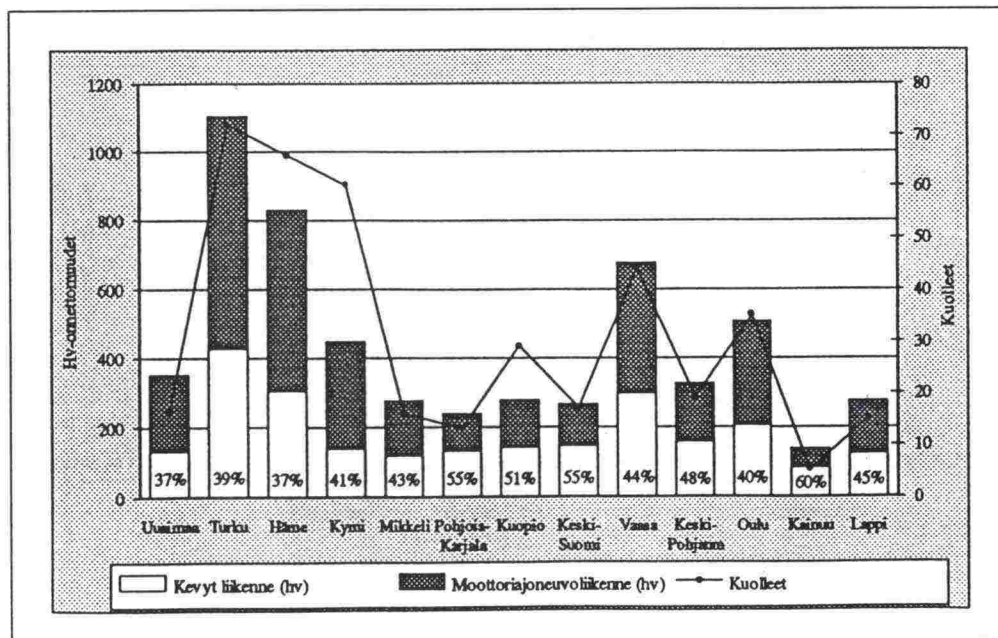
Turun tiepiirin valta-, kanta- ja seudulliset tiet ovat kaarteisuuden, päällysteleveyden ja näkemän perusteella korkealuokkaisempia kuin muiden tiepiirien tiet. Toisaalta piirin kokooja- ja yhdystiet ovat kapeampia, mutkaisempia ja näkemältään huonompia kuin muiden tiepiirien tiet. Nopeusrajoituksia 50 km/h ja 60 km/h on enemmän kuin muissa piireissä, mikä aiheutunee tiiviistä maankäytöstä.

3 Taajamien liikenne ja liikenneturvallisuus

3.1 Yleistä

Kaikista tielaitoksen ylläpitämistä teistä noin 6 % on taajamateita. Eniten taajamateita on Turun tiepiirissä (18 %). Yleisten teiden liikennesuoritteesta noin 17 % ajetaan taajamateilla.

Tielaitos on selvittänyt (Yleisten teiden liikenneturvallisuus taajamassa, Tielaitoksen selvityksiä 72/1992) taajamassa olevien yleisten teiden turvallisuutta vuosien 1990 ja 1991 taajamatieinventointiin perustuen. Taajamateiden onnettomuusaste oli keskimäärin 26 hv-onnettomuutta/100 miljoonaa ajoneuvokilometriä, joka on lähes kaksinkertainen taajamien ulkopuolisiin teihin verrattuna. Taajamateiden onnettomuustiheys oli 0.25 hv-onnettomuutta/km/vuosi, joka on noin kuusinkertainen taajamien ulkopuolisiin teihin verrattuna. Turun tiepiirin taajamien onnettomuusaste oli 29 ja onnettomuustiheys 0.27 eli luvut olivat jonkin verran valtakunnallisia arvoja suuremmat. Määrällisesti taajamateiden henkilövahinko-onnettomuuksia sattui kuitenkin eniten Turun tiepiirissä. Taajamateiden henkilövahinko-onnettomuuksien määrää ja onnettomuusastetta eri tiepiireissä on havainnollistettu kuvissa 3.1 ja 3.2.

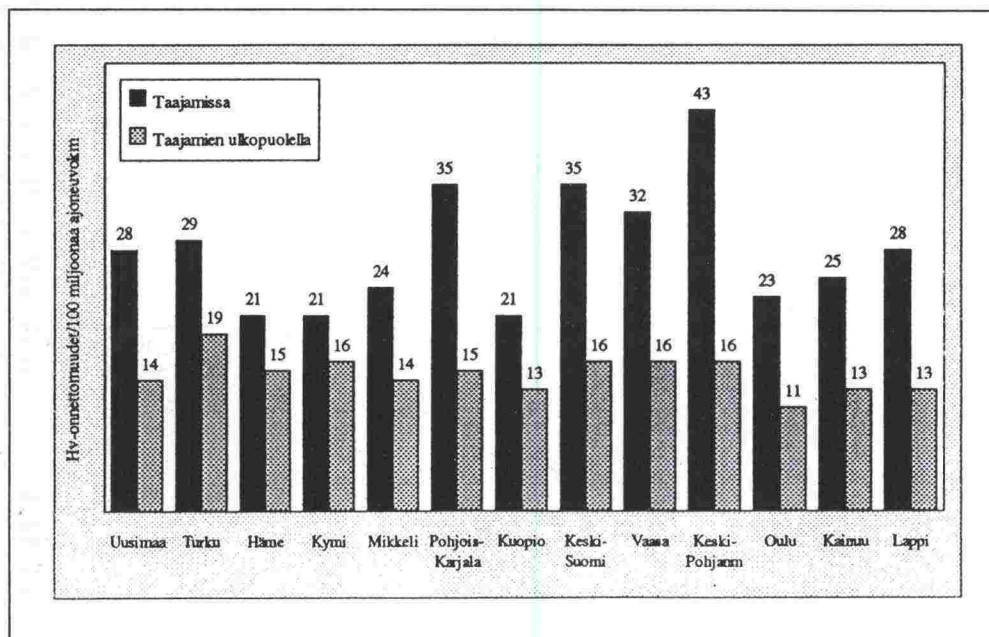


Kuva 3.1. Taajamateiden vuosien 1986-1992 henkilövahinko-onnettomuudet ja niissä kuolleet tiepiireittäin. (Lähde: Yleisten teiden liikenneturvallisuus taajamassa, Tielaitoksen selvityksiä 72/1992)

Taajamateiden suurin onnettomuusriski on kaava-alueiden läpikulku- ja sisääntuloteillä, joiden ympäristössä on palveluille tai hallinnolle tyypillistä maankäyttöä. Kuolemanriski on suurimmillaan keskustojen ohikulkuteillä sekä aivan pienimmissä taajamissa.

Kaikista kevyen liikenteen henkilövahinkoon johtavista onnettomuuksista sattuu 49 % taajamissa ja 51 % taajaman ulkopuolella. Taajamateiden

henkilövahinko-onnettomuuksista noin 42 % onkin kevyen liikenteen onnettomuuksia. Taajamien ulkopuolella vastaava osuus on selvästi pienempi eli 17 %.



Kuva 3.2. Yleisten teiden vuosien 1986-1992 henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuusasteet tiepiireittäin. (Lähde: Yleisten teiden liikenneturvallisuus taajamassa, Tielaitoksen selvityksiä 72/1992)

Polkupyöräonnettomuudet tapahtuvat valtaosin taajamateiden liittymissä, kun vastaavasti vakavat jalankulkijaonnettomuudet sattuvat usein ajorataa suojatien ulkopuolella ylittessä.

3.2 Asema taajaman tieverkossa

Taajamatiet voidaan jakaa tien verkollisen aseman mukaan luokkiin:

Läpikulkutie tai sisääntulotie kaava-alueella

Nämä tiet ovat kaava-alueen sisäisiä tai ainakin toiselta reunaltaan kaava-alueeseen liittyviä teitä. Maankäyttö liittyy tällaisiin teihin suoraan tonttiliittymän tai kaavateiden ja joskus myös yleisten teiden välityksellä.

Keskustan ohikulkutie kaava-alueella

Nämä ovat kaava-alueen sisäisiä tai ainakin toiselta reunaltaan kaava-alueeseen liittyviä teitä, joille ei sallita suoraa tonttiliittymää. Kevyen liikenteen risteämiset päätien kanssa on järjestetty ainakin tärkeimmillä reiteillä alikulkukäytävien tai joskus liikennevaloin. Tähän luokkaan kuuluu myös joitakin moottoritie/moottoriliikennetieosuksia.

Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella

Nämä ovat yleensä kaava-alueen ulkopuolisia teitä, joiden varrella asutus sijaitsee nauhamaisesti ja joilla maankäyttö liittyy yleiseen tiehen suoraan

tonttiliittymän. Tällainen nauhamainen tiivis maankäyttö edeltää usein varsinaiseen taajamaan saapumista. Maankäyttö poikkeaa selvästi maatalousalueista ja muodostuu lähinnä asuinrakennusten tonteista.

Tie pienessä palvelukeskuksessa

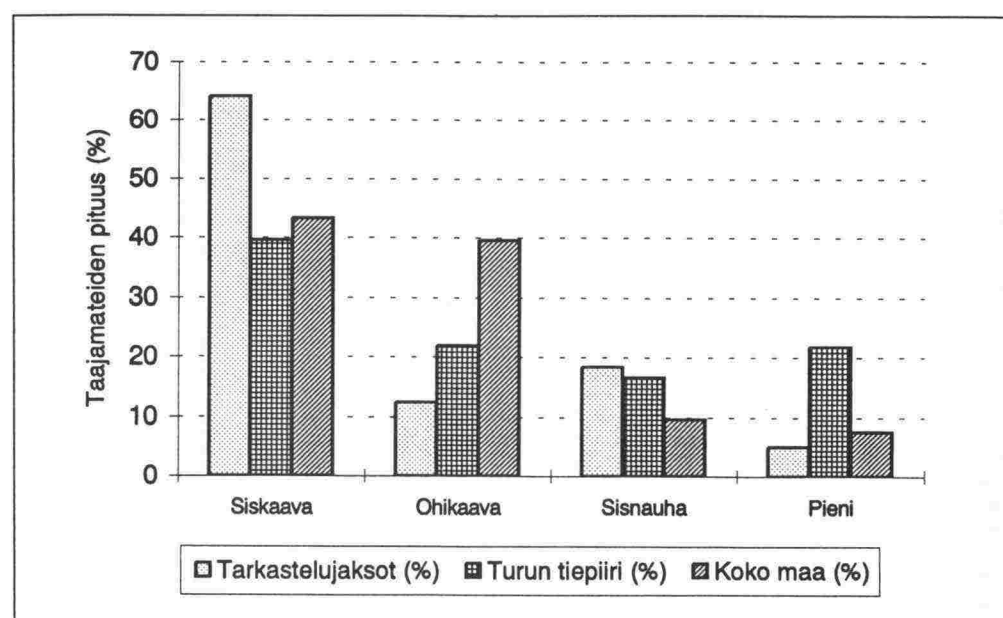
Ensimmäisen ja viimeisen palvelun välinen tieosuus

Taulukkoon 3.1 on kirjattu koko Turun tiepiirin taajamateiden tieverkollinen asema sekä vastaavat tiedot tässä työssä tarkastelluista ja koko maan taajamateista. Tietoja on havainnollistettu kuvassa 3.3.

Taulukko 3.1. Taajamateiden verkollinen asema taajamien tieverkossa Turun tiepiirissä ja koko maassa.

	Siskaava	Ohikaava	Sisnauha	Pieni	Yhteensä
Tarkastellut taajamatiet (km)	180	35	52	14	280
Tarkastellut taajamatiet (%)	64	12	18	5	100
Turun tiepiirin taajamatiet (km)	311	173	131	171	786
Turun tiepiirin taajamatiet (%)	40	22	17	22	100
Koko maan taajamatiet (km)	1976	1808	438	347	4569
Koko maan taajamatiet (%)	43	40	10	8	100

Siskaava, läpikulkutie tai sisääntulotie kaava-alueella
Ohikaava, Keskustan ohikulkutie kaava-alueella
Sisnauha, Sisääntulotie nauha-asutuksen alueella
Pieni, Tie pienessä palvelukeskuksessa



Kuva 3.3. Taajamateiden jakautuminen verkollisen aseman mukaan Turun tiepiirissä ja koko maassa.

Turun tiepiirissä on suhteellisesti muuta maata enemmän taajamateitä pienissä palvelukeskuksissa ja toisaalta taajamateistä on keskustan ohikulkuteitä kaava-alueella valtakunnallista keskiarvoa vähemmän.

Turun tiepiirin maaseututaajamien ja pienten kaupunkien yleisten teiden tilaselvityksessä tarkastellut taajamatiet ovat pituudeltaan 280 km, joka on noin 36 % tiepiirin taajamateiden yhteispituudesta. Tässä työssä tarkastellut taajamateistä 64 % on läpikulkuteitä tai sisääntuloteitä kaava-alueella.

3.3 Tulokset

Tarkastelluissa taajamissa oli sattunut vuosina 1988-1992 yhteensä 501 poliisin tietoon tullutta henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli 32 ja loukkaantui 608 henkilöä. Taajamateiden keskimääräinen onnettomuusaste oli 37 onn/100 milj.ajon.km ja onnettomuustiheys 0.28 onn./km/vuosi.

Liikenneturvallisuustilanteeltaan huonoja taajamia ovat Nummi, Vista, Somero, Noormarkku, Laitila, Eurajoki, Hirvikoski, Kauttua, Uotila sekä Kosken, Perniön, Euran Halikon, Piikkiön, ja Maskun kirkonkylät. Liikenneturvallisuustilanteeltaan hyviä taajamia ovat Näsby, Kustavi, Lokalahti, Karkku, Ahlainen sekä Korppoon, Kiikalan, Kuusjoen, Mietoisen, Vahdon, Tarvasjoen, Kiskon ja Liedon kirkonkylät.

3.4 Johtopäätökset

Taajamateiden keskimääräinen henkilövahinko-onnettomuuksien onnettomuusaste oli 37 onn/100 milj.ajon.km ja onnettomuustiheys 0.28 onn./km/vuosi, kun Turun tiepiirin kaikkien taajamateiden vastaavat arvot ovat vuosien 1986-1990 tietojen perusteella 29 ja 0.27. Turun tiepiirin maaseututaajamien ja pienten kaupunkien yleisten teiden tilaselvitykseen valittujen taajamien onnettomuusriski on siten noin 28 % suurempi kuin Turun taajamateilla keskimäärin. Täten taajamien valintaa voidaan pitää liikenneturvallisuuden kannalta onnistuneena, koska työn eräänä tavoitteena on ollut paikallistaa liikenneturvallisuuden kannalta puutteelliset taajamat.

Taulukko 3.2. Turun tiepiirin taajamien liikenneturvallisuustilanteen yhteen-
vetotaulukko.

Taajama	Henkilövahinko-onnettomuudet 1988 - 1992					Taajaman liikenneturvallisuus- tilanne	Kaikki poliisin tietoon tulleet onnettomuudet (kpl)
	Kaikki (kpl)	Kevyt- liikenteen (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj. ajon.km)	Hv.onn.tiheys (onn./km/v)		
Nousialnen, Nummi	12	8	0	94.1	0.50	Huono	28
Paimio, Vista	50	40	2	81.1	1.61	Huono	112
Somero, Somero	25	15	2	73.0	0.80	Huono	58
Noormarkku, Noormarkku	19	11	1	60.9	0.53	Huono	33
Laitila, Laitila	36	13	5	60.2	0.79	Huono	80
Koski TL, Koski kk	9	3	0	52.8	0.21	Huono	15
Perniö, Perniö kk	10	5	0	52.7	0.31	Huono	40
Eurajoki, Eurajoki	8	5	1	52.5	0.70	Huono	14
Loimaan kunta, Hirvikoski	8	5	0	52.1	0.46	Huono	15
Eura, Eura kk	12	9	1	44.9	0.34	Huono	35
Eura, Kauttua	10	3	1	44.4	0.44	Huono	25
Halikko, Halikko kk	9	5	1	44.1	0.60	Huono	19
Piikkiö, Piikkiö kk	24	9	0	41.3	0.48	Huono	61
Rauma, Uotila	23	9	3	21.4	0.52	Huono 1)	44
Masku, Masku kk	21	1	1	22.0	0.33	Huono 2)	53
Punkalaidun, Punkalaidun	9	7	0	40.2	0.25	Keskimääräistä huonompi	22
Mynämäki, Mynämäki kk	12	4	0	32.7	0.34	Keskimääräistä huonompi	31
Säkylä, Säkylä	10	4	1	31.3	0.24	Keskimääräistä huonompi	15
Pomarkku, Pomarkku	8	3	0	29.4	0.17	Keskimääräistä huonompi	19
Alastaro, Alastaro kk	6	5	0	47.0	0.27	Keskimääräinen	10
Sauvo, Sauvo kk	5	1	1	40.4	0.20	Keskimääräinen	14
Taivassalo, Taivassalo kk	5	3	0	55.0	0.27	Keskimääräinen	12
Oripää, Oripää	5	0	0	52.8	0.25	Keskimääräinen	9
Kalanti, Kalanti	5	2	0	27.4	0.23	Keskimääräinen	16
Lappi, Lappi kk	5	2	0	23.9	0.20	Keskimääräinen	10
Kiukainen, Panelia	5	2	2	62.4	0.26	Keskimääräinen	9
Vehmaa, Vinkkilä	5	4	0	89.2	0.55	Keskimääräinen	8
Marttila, Marttila kk	4	2	0	53.0	0.21	Keskimääräinen	7
Lemu, Lemu kk	4	2	0	36.2	0.14	Keskimääräinen	7
Karinainen, Kyrö	4	2	0	41.0	0.20	Keskimääräinen	7
Yläne, Yläne kk	4	3	0	100.0	0.42	Keskimääräinen	8
Nakkila, Nakkila	4	4	1	19.5	0.15	Keskimääräinen	10
Merikarvia, Ylikylä	4	3	0	40.0	0.17	Keskimääräinen	5
Äetsä, Keskustaajama	4	0	0	17.1	0.10	Keskimääräinen	30
Ulvila, Friitala-Vanhakylä	26	15	2	25.1	0.38	Keskimääräinen 3)	43

1) Kun kantatien 42 liikennesuorituksen vaikutusta onnettomuusasteeseen ei oteta huomioon, on taajaman liikenneturvallisuustilanne huono.

2) Kun valtatie 8 liikennesuorituksen vaikutusta onnettomuusasteeseen ei oteta huomioon, on taajaman liikenneturvallisuustilanne huono.

3) Taajamassa on sattunut paljon kevyen liikenteen onnettomuuksia

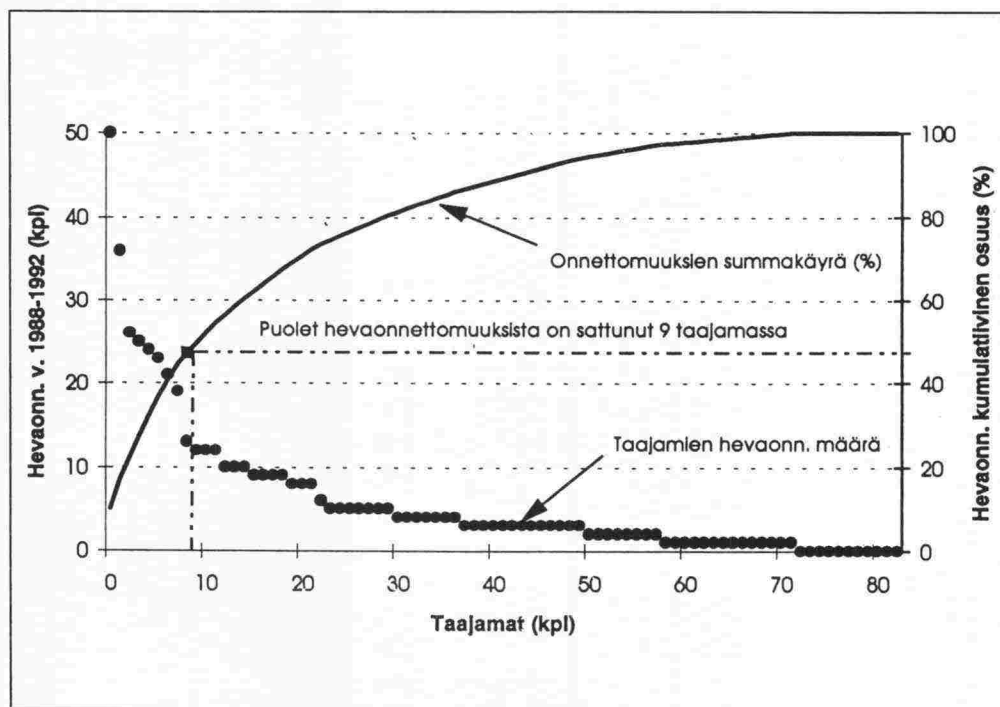
Turun tiepiirin alueen maaseututaajamat ja pienet kaupungit
TAAJAMIEN LIIKENNE JA LIIKENNETURVALLISUUS

Taajama	Henkilövahinko-onnettomuudet 1988 - 1992					Taajaman liikenneturvallisuustilanne	Kaikki poliisin tietoon tulleet onnettomuudet (kpl)
	Kaikki (kpl)	Kevyt- liikenteen (kpl)	Kuolleet (kpl)	Henkilövahinko-onn. onnettomuusaste (onn./100 milj. ajon.km)	Hv.onn.tiheys (onn./km/v)		
Dragsfjärd, Taalintehdas	3	1	0	31.8	0.16	Keskimääräistä parempi	3
Rymättylä, Rymättylä kk	3	2	1	40.3	0.21	Keskimääräistä parempi	7
Pöytyä, Riihikoski	3	1	0	35.8	0.19	Keskimääräistä parempi	6
Kiikoinen, Kiikoinen kk	3	1	0	52.3	0.15	Keskimääräistä parempi	4
Kukainen, Eurakoski	3	1	0	57.5	0.19	Keskimääräistä parempi	5
Ulvila, Harjunpää	3	1	2	61.2	0.22	Keskimääräistä parempi	3
Siikainen, Siikainen	3	1	0	65.8	0.06	Keskimääräistä parempi	3
Suodenniemi, Pohjakylä	3	1	1	63.4	0.22	Keskimääräistä parempi	7
Lavia, Lavia	3	1	0	50.5	0.26	Keskimääräistä parempi	6
Jämijärvi, Jämijärvi	3	2	0	45.1	0.25	Keskimääräistä parempi	8
Honkajoki, Honkajoki	3	1	0	31.1	0.11	Keskimääräistä parempi	7
Karvia, Karvia	3	3	0	27.5	0.15	Keskimääräistä parempi	8
Äetsä, Keikyä	3	0	0	69.9	0.10	Keskimääräistä parempi	5
Nauvo, Nauvo kk	2	2	1	57.3	0.20	Keskimääräistä parempi	3
Särkisalo, Särkisalo kk	2	1	0	165.3	0.30	Keskimääräistä parempi	2
Muurla, Muurla kk	2	1	0	45.6	0.12	Keskimääräistä parempi	2
Suomusjärvi, Suomusjärvi	2	0	0	9.0	0.18	Keskimääräistä parempi	11
Mellilä, Asemanseutu	2	0	0	44.8	0.18	Keskimääräistä parempi	3
Pyhäranta, Rohdainen	2	0	0	89.0	0.21	Keskimääräistä parempi	2
Askainen, Askainen kk	2	0	0	51.3	0.19	Keskimääräistä parempi	5
Perteli, Inkere	2	2	0	95.0	0.38	Keskimääräistä parempi	3
Västanfjärd, Lammala	1	1	0	47.8	0.08	Keskimääräistä parempi	2
Kemiö, Kemiö kk	1	0	0	4.8	0.03	Keskimääräistä parempi	1
Rusko, Rusko kk	1	0	0	2.6	0.04	Keskimääräistä parempi	10
Aura, Asemanseutu	1	1	0	15.8	0.14	Keskimääräistä parempi	12
Vampula, Vampula kk	1	0	1	23.7	0.08	Keskimääräistä parempi	3
Kokemäki, Kauvatsa	1	1	0	88.5	0.14	Keskimääräistä parempi	1
Köyliö, Kankaanpää	1	1	0	21.8	0.06	Keskimääräistä parempi	2
Köyliö, Korpola	1	1	0	12.6	0.06	Keskimääräistä parempi	7
Eura, Hinnerjoki	1	1	0	45.4	0.09	Keskimääräistä parempi	5
Kisko, Toija	1	1	0	35.4	0.14	Keskimääräistä parempi	2
Perteli, Kaivola	1	1	0	16.2	0.08	Keskimääräistä parempi	2
Vehmaa, Vehmaa kk	1	0	0	127.4	0.17	Keskimääräistä parempi	1
Kullaa, Kangas	1	0	0	34.5	0.13	Keskimääräistä parempi	2
Kullaa, Koski	1	1	0	35.6	0.07	Keskimääräistä parempi	2
Luvia, Luvia	9	2	1	27.4	0.25	Keskimääräistä parempi 4)	15
Houtskari, Näsby	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Korppoo, Korppoo kk	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Kiikala, Kiikala kk	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Kuusjoki, Kuusjoki kk	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Kustavi, Kustavi	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Uusikaupunki, Lokalahti	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Mietoinen, Mietoinen kk	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Vahto, Vahto kk	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Tarvasjoki, Tarvasjoki kk	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	2
Vammala, Karkku	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	2
Pori, Ahlainen	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Kisko, Kisko kk	0	0	0	0.0	0.00	Hyvä	0
Lieto, Lieto kk	13	3	0	26.5	0.72	Hyvä 5)	41

4) Kaikki moottoriajoneuvo-onnettomuudet ovat tapahtuneet valtatiellä 8

5) Kaikki henkilövahinko-onnettomuudet ovat tapahtuneet valtatiellä 10

Taajamateilla sattuneet henkilövahinko-onnettomuudet keskittyvät harvoin taajamiin: tarkastelujakson onnettomuuksista puolet tapahtui 9 taajamassa, kun taajamien yhteismäärä oli 83. Asetelmaa on havainnollistettu kuvassa 3.4. Jos liikenneturvallisuuksitilannetta voidaan parantaa taajamissa, joissa on sattunut runsaasti onnettomuuksia, vaikuttaa tämä merkittävästi myös yleisen liikenneturvallisuuksitilanteen kehittymiseen.



Kuva 3.4. Taajamakohtainen henkilövahinko-onnettomuuksien jakautuma.

Taajamien liikenneturvallisuuksella oli selvästi havaittavissa vuorovaikutus taajamakuvaan ja maankäyttöön: yleensä sekava ja taajamakuvallisesti jäsentymätön ympäristö on myös liikenneturvallisuuksien kannalta ongelmallinen. Jos taajama on rakentunut siten, että yhteystarpeiden hoitaminen edellyttää vilkasliikenteisen väylän ylitystä, on yleensä seurauksena ongelmia liikenneturvallisuuksissa.

4 Maankäyttö

4.1 Taajamien maankäytön peruspiirteitä

Maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus taajamien kehityksessä

Useimpien taajamien maankäytön rakenteen ja muodon ovat määränneet toisaalta maisematekijät ja toisaalta tiestö. Rakentaminen tienvarteen on ollut maankäytön lähtökohtana lähes kaikissa vanhoissa taajamissa. Hitaasti muuttuneissa taajamissa tämä lähtökohta on edelleen maankäytön rakennetta ja myös liikenteellisten ongelmien luonnetta määrittävänä tekijänä. Vain viime vuosikymmeninä alun alkaen kaavoituksen tuloksena rakennetut taajamat (esim. Lieto) poikkeavat rakenteeltaan tästä lähtökohdasta.

Maisematekijöiden merkitys

Tiepiirin alueella on täysin toisistaan poikkeaviin maisemarakenteisiin sijoittuneita taajamia. Erityisesti hitaasti kasvavissa taajamissa maisematekijät saattavat täysin määritellä maankäytön rakenteen ja samoin sen luonnollisen laajenemistavan, joka tulisi ottaa kaavoituksen lähtökohdaksi. Seuraavassa joitakin esimerkkejä:

Kumparekylät

Rannikolla useat taajamat sijoittuvat pienipiirteiseen, mutta topografialtaan vaihtelevaan maastoon siten, että taajama sijoittuu usein kallioiselle kumpareelle tai niiden rinteille. Rakenteen väliin jää usein vielä tähän asti viljelyksessä säilyneitä avoimia peltolaaksoja. Näin taajaman rakenteesta on muodostunut hajanainen (reikäinen), mutta kyseiseen maastoon ainoa luontevasti sopiva rakentaminen. Tällaisia maankäytön rakenteita edustavat mm. Kemiö, Sauvo, Rymättylä ja Hinnerjoki. Näissä alkuperäinen tiestö on kulkenut kukkulalta toiselle. Viime vuosikymmeninä useimpiin taajamiin on tehty tienoikaisuja ja ohikulkuteitä, joiden yhteydessä uusi tie on rakennettu laaksoon joko taajamarakenteen keskelle (esim. Rymättylä) tai sen sivuun (Kemiö, Sauvo). Hitaasti kasvavissa taajamissa rakentaminen on yleensä pysynyt kovapohjaisilla alueilla eikä se ole hakeutunut uuden tien tuntumaan (esim. Sauvo). Sen sijaan jos taajamalla on elinvoimaa enemmän, yleensä tien varren vetovoimaa on vaikea vastustaa ja laaksoa aletaan kaavoittaa ja rakentaa vähitellen umpeen. Esim. Kemiössä on tällainen kehitys jo alkanut.

Mäkikylä

Sisämaassa maaston muodot ovat suuripiirteisempiä ja useat taajamat ovat rakentuneet yhden mäen tai harjumaisen muodostelman päälle ja siten saaneet selkeän rakenteen ja myös hyvin hahmottuvat taajaman rajat. Hitaasti kasvaneissa taajamissa maisemamuodon määräävä merkitys on vielä hyvin nähtävissä. Esimerkkejä tällaisista taajamista ovat mm. Kiikala, Nummi, Luvia ja Paimio.



Kuva 1: Rymättylän kk:n ohikulkutie kulkee läpi Kirkkolahden kulttuuri-
maiseman



Kuva 2: Sauvon kirkonkylä on säilyttänyt perinteisen rakenteensa kukku-
loilla

Kiikala on kasvanut hitaasti ja sen maankäytön alkuperäinen muoto on selvästi vielä hallitsevana. Vain pieni uusi asuntoalue on rakennettu alarinteelle. Uudet ohikulkutiet on rakennettu laaksoon, mutta taajaman kasvuvoima ei ole yltänyt tuomaan maankäyttöä niihin kiinni.

Luvia on voimakkaammin kasvanut taajama, jossa kasvu on kuitenkin pääasiassa suuntautunut uudelle selänteelle valtatie 8:n tuntumaan. Alkuperäi-

sen taajaman rakenne on pääosin edelleen havaittavissa, uusi liikerakennus on sijoittunut peltoalueelle.

Paimio on puolestaan kasvanut voimakkaasti ja rajautuminen laaksoon on hämärtyvässä asutuksen laajenemisen myötä. Maaston suurpiirteisyys auttaa edelleen hahmotuksessa.



Kuva 3: Paimion Vista sijaitsee Paimionjokilaakson itärinteellä tukeutuen vanhaan Turku-Viipurin postitiehen

Joenvarren raittikylä

Kokemäenjoen ja Loimijoen laaksoissa on useita joen varteen tai jokilaakson ja selänteiden saumakohtaan kehittyneitä nauhamaisia raittikyläjä. Tällaisia ovat mm. Eura, Vampula, Punkalaidun, Kauvatsa, Karkku, Ahlainen ja Noormarkku. Säkylä puolestaan on järven rantaan kehittynyt nauhataajama.

Raittikyläjen nykyinen maankäytön rakenne on puhdas raittikylämuoto vain hyvin hitaasti kasvavissa taajamissa. Maankäytön suunnittelulla on yleensä mahdollisuuksien mukaan pyritty rikkomaan nauhamaista rakennetta kehittämällä painopisteessä rakenteelle syvyyttä. Seuraavassa esitellään muutamia alueelle tyypillisiä eri kehitysvaiheissa olevia nauhataajamia.

Vampula on sijoittunut aivan joen partaalle ja sen laajentuminen on tapahtunut rivi- ja omakotitalokortteleina raittia pellon puolelle täydentäen. Taajamakuvalisestij kehitys ei ole ollut aivan moitteetonta, mutta raittimuoto on säilynyt hyvin havaittavissa.

Punkalaidun on puolestaan melko voimakkaasti kasvanut taajama, jossa taajamatien saneeraus yhdessä kaavoituksen kanssa on keskustassa lähes kokonaan hävittänyt vanhan rakennuskannan ja perinteisen raitin ominaisuudet. Taajama on laajentunut sekä vanhan raitin ja joen väliin että raitin taustamaastoon mattomaisina pientaloryhminä. Palvelut sijaitsevat hajal-

laan lähes 3 km pitkässä taajamanauhassa, mikä osaltaan aiheuttaa liikennetarvetta. Tilannetta ei kuitenkaan maankäytön muutoksilla voi ollenaisesti muuttaa. Odotettavissa olevat muutokset ovat vähäisiä suhteessa nykyiseen taajaman laajuuteen.



Kuva 4: Punkalaidun on melko voimakkaasti kasvanut joenvarren nauhakylä

Noormarkku on alueen nauhataajamista ongelmallisimman, koska valtatie katkaisee nauhan keskeltä siten, että liikekeskusta ja työpaikka-alueet sekä osa asuntoalueista jää valtatie itäpuolelle ja osa asuntoalueista sekä palveluista (mm. terveyskeskus) länsipuolelle. Suunnitteilla oleva eritasoliittymä muuttaisi voimakkaasti taajaman keskeistä ilmettä mm. erottamalla kirkon joesta ja tuomalla jokimaisemaan suurimittakaavaisen rakenteen. Toiminnallisesti se tietenkin helpottaisi taajaman puoliskojen yhteyksiä ainakin autoliikenteen kannalta. Jalankulkijan näkökulmasta laajat eritasoliittymäjärjestelyt tuovat erottavan tekijän taajamaan - syntyy laaja alue, jolla liikkuminen tapahtuu varsin epäviihtyisässä ympäristössä ja jolla ei ole mitään aktiviteetteja.

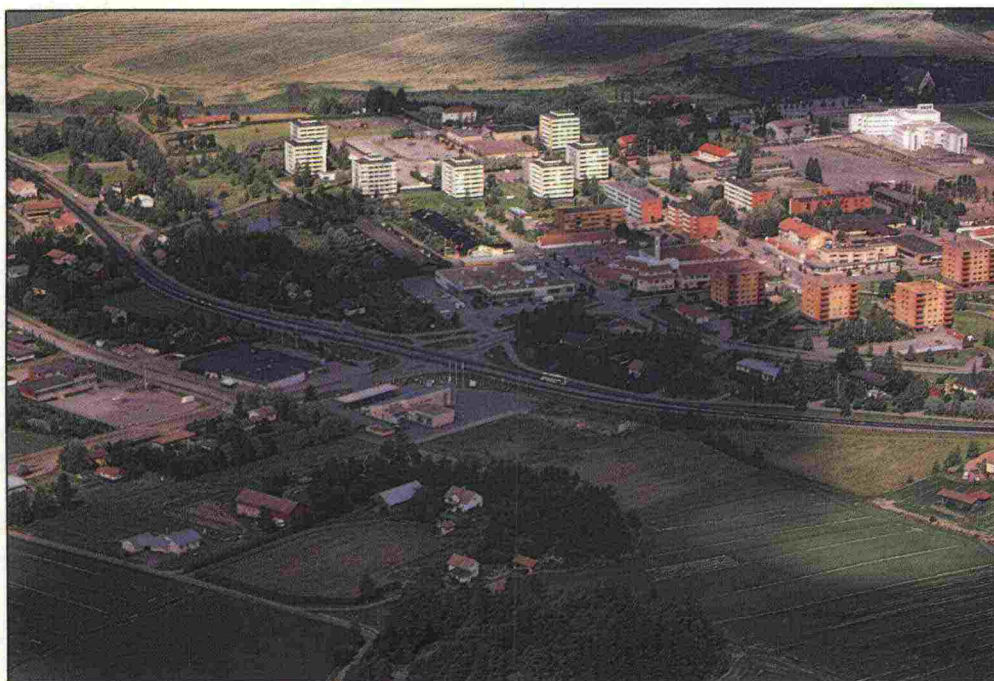
Maisemarakenteeseen tukeutumaton taajama

Osa taajamista on syntynyt kaavoituksen tuloksena tai ilman sitäkin siten, että taajaman rakenteelle ei ole mitään selkeää yhteyttä maiseman peruselementteihin. Tällaisia taajamia ovat esim. Lieto ja Karvia.

Lieto on pellolle rakennettu 1960-luvun lopun kaavoitusperiaatteisiin perustuva lähiötyyppinen alue. Karvia on puolestaan tasaiselle alueelle rakennettu tienvarsitaajama. Kummankin pohjana oleva vanha asutus on olematonta, muutamia yksittäisiä maataloja.



Kuva 5: Vt 23 jakaa Noormarkun taajaman kahtia



Kuva 6: Lieto on kaavoituksen tuloksena Vt 10:n varteen syntynyt taajama

Taajaman laajenemistapa, kasvu ja aika

Osa taajamista on sellaisia, ettei niiden maankäytön rakenteella ja ongelmilla ole enää selkeää yhteyttä maisemarakenteeseen, vaan kaavoitus ja muu rakentamisen ohjaus on luonut taajaman nykyisen maankäytön ja sitä kautta myös ongelmat. Seuraavassa eräitä tyyppitapauksia.

Peruskirkonkylä - kaupparaitti ja risteys

Maaseututaajamien perustyyppinä on läpikulkevan tien varteen kehittynyt palvelukeskus, jolla on yleensä kohokohtana kirkko ja siihen liittyvää vanhempaa miljöötä. Usein rakenteen runkona on risteys ja siitä säteittäin lähtevät tiet, joiden varsille taajama on rakennettu.

Kirkonkylä on kehittynyt siten, että raitin varteen on rakennettu vähitellen uusia liike- ja palvelurakennuksia ja 1960-luvulta alkaen raitin ulkopuolelle on alettu rakentaa alueittain ("mattomaisesti") asuntoalueita. Usein asuntoalueet sijaitsevat etäämpänä eräänlaisina pienoislähiöinä. Monissa kohtuullisesti kasvaneissa taajamissa varsinainen kauppakatu on vielä säilyttänyt kiinteän ilmeen huolimatta monista tien parannuksista ja kaavoitus- ja rakentamistoimenpiteistä.

Tyypillinen esimerkki tällaisesta peruskirkonkylästä on Koski kk. Sen kaupparaitti on vielä säilyttänyt kiinteän rakenteen ja on kaavoituksen ja tien suunnittelun keinoilla varsin helposti kohennettavissa viihtyisäksi ja toimivaksi palvelukeskukseksi. Kirkon ja koskiympäristön kulttuurihistoriallista miljöötä on pilattu ympäristöön sopimattomalla tien "parannuksella", mutta se on korjattavissa. Taajama on laajentunut alueittain hajanaisesti ja samoin palvelut on sijoitettu sattumanvaraisesti (maanomistuksen ohjaamana) eri puolille taajamaa. Tämän seurauksena on liikkumistarvetta taajaman halkaisevien teiden poikki ja liikenneturvallisuusongelmia.



Kuva 7: Koski kk on tiiviisti Hämeen Härkätien varteen rakentunut taajama

Muita esimerkkejä tästä tyypestä ovat mm. Taivassalo, Alastaro, Kyrö (Karinainen), Merikarvia, Oripää, Lavia ja Eurakoski.

Monet tällaiset rakenteeltaan peruskirkonkylät ovat hitaan kasvun seurauksena säilyttäneet runsaasti herkkää, pienipiirteistä ympäristöä. Näissä maankäytön muutokset ovat hitaita ja yleensä helposti hallittavissa. Suurin yht'äkkinen ympäristön muutos on yleensä taajamatien muutos esim. kevyen liikenteen väylän toteuttamisen yhteydessä.

Aineistoon sisältyy runsaasti esimerkkejä tällaisista taajamista: mm. Mellilä, Panelia ja Pomarkku. Panelia on esimerkki siitä, miten herkkä pienipiirteinen ympäristö menettää ominaisuutensa, jos tien parannuksessa ei tehdä erityisen tarkkaa työtä. Pomarkussa ympäristön herkin kohta - joen ylitys - on toistaiseksi säilynyt. Mietoinen ja Lokalahti ovat esimerkkejä, jotka eivät vielä ole joutuneet taajamatien parannuksen kohteeksi ja joissa on mahdollisuus vielä ottaa opiksi esim. Panelian tai Luvian suunnitelmien ja niiden toteutuksen puutteista.

Läpikulkutien halkaisema kompakti taajamarakenne - esimerkkinä Somero

Somero on vahvan maatalousalueen palvelukeskus, joka on kasvanut viime vuosikymmeninä voimakkaasti. Lähtökohtana on ollut kirkonmäki ja siltä joen yli pohjoiseen muodostunut kaupparaitti. Uudet asuntoalueet on kaavoitettu ja rakennettu säteittäin tämän ympärille. Yhdyskuntarakenne on kiinteä. Kaupparaitti on toiminut läpikulkevana maantienä ja siksi on toteutettu 1980-luvun lopulla taajaman läpikulkeva väylä n. 100 metrin päähän kaupparaitista. Toteutettu maantiemäinen väylä on katkaissut säteittäiset yhteydet uusiin kaupunginosiin ja on muodostunut huomattavia liikenneturvallisuusongelmia. Tässä tapauksessa toteutettu väylä ei luonteeltaan vastaa aikaisemmin toteutunutta maankäyttöä. Ainoa mahdollisuus on korjata läpikulkuväylä vastaamaan maankäyttöä. Maankäytön kehityksessä ei ole nähtävissä sellaisia muutoksia, että ne voisivat oleellisesti muuttaa tilannetta.

Hajaantunut rakenne ja liikenneverkon muutokset - esimerkkinä Mynämäki

Mynämäen kirkonkylä sijaitsee valtatie 8:n varressa. Valtatietä on oiottu ja parannettu useasti ja lopulta 1960-luvulla on rakennettu ohikulkutie. Tien parannukset yhdessä rakennuskannan uusimisen kanssa ovat muokanneet raitin uuteen uskoon lukuunottamatta tiejärjestelyjen seurauksena sivuun jääneitä raittiosuusia. Raitti on muodostunut savilaakson keskelle, joka on heikosti rakennettavaa. Tämä ja kunnan maanhankintojen suuntautuminen ovat ohjanneet uudet 1970- ja 1980-luvun asuntoalueet hajalleen raitin etelä- ja pohjoispäähän sekä valtatie toiselle puolelle. Uusia taajamaa muokkaavia liikenneverkon muutoksia on edelleen suunnitteilla.

Samantapainen rakenne ja liikenneverkon suhde on Äetsän keskustaajamassa, jolla on kuitenkin lyhyt historia ja toteutusta on kaikilta osin jo ohjattu kaavoituksella ja tiestön suunnittelulla.



Kuva 8: Someron läpikulkuväylä kulkee erillään taajamarakenteesta



Kuva 9: Mynämäen uudet asuinalueet ovat rakentuneet hajanaisesti taisille savikoille

Erikoinen versio tästä "reikärakenteesta" on Piikkiö, jonka taajamarakenteessa toimii sisäkkäin hajanainen maankäytön rakenne yhdessä paikallisen tieverkoston kanssa ja valtakunnallisista ja seudullisista teistä muodostuva liikenneverkko. Nyt näillä verkoilla on törmäys- ja risteämispisteitä, mutta toteutettavana olevat tieverkon järjestelyt saavat aikaan tilanteen, jossa nämä verkostot toimivat toisistaan riippumattomina.

Uusi ja vanha keskusta - esimerkkinä Eura

Hyvin voimakkaasti kasvaneissa taajamissa vanha kauppapaikka on käynyt ahtaaksi lähinnä kaupan yksiköille. On ryhdytty toteuttamaan uutta kaupallista ja usein hallinnollista keskusta vanhan keskustan ulkopuolelle. Tyypillinen esimerkki tästä on Eura.

Euran kirkonkylän vanha keskusta on jokilaaksoa myötäilevä raittikylä. Taajama on laajentunut jokilaakson toiselle puolelle, jonne on rakennettu asuntoalueita. 1980-luvulla uusien asuntoalueiden ja vanhan raitin välille on ryhdytty rakentamaan uutta liike- ja hallintokeskusta. Se sijoittuu poikittain jokilaaksoon kantatie 42:n viereen sen suuntaisesti. Kantatie 42 ylittää vanhan raitin eritasossa. Uuteen keskusta on toteutettu uusi kunnanvirasto, myymälöitä ja asuinkerrostaloja. Uusi keskusta säästää vanhan raitin voimakailta muutoksilta ja sen miljöön on mahdollista säilyttää. Toisaalta sieltä häviävät vähitellen kaikki palvelut ja sitä kautta sen toiminnallinen luonne muuttuu. Uuden keskustan ympäristön laatu on vanhaan verrattuna heikko.



Kuva 10: Kt 42 kulkee poikittain jokilaakson ja sitä myötäilevän raittikylän halki

Vastaava uuden ja vanhan keskustan taajama on Nakkila. Molemmissa tapauksissa uuden keskustan suunnitteluperiaatteista on korostetusti pantu painoa autoliikenteelle: ympäristö on välttää katujen ja pysäköintikenttien hallitsemää.

Uuden ja vanhan keskustan rakenne voi esiintyä pienessä hyvin hitaasti kehittyvässä taajamassa. Esimerkkinä voi olla Lemu, jossa vanha maaseutumainen raittikylä kirkkoineen on jäänyt sivuun ja siitä noin kilometrin päähän maantien varteen on muodostunut uutta keskustamuodostusta tavanomaisine rivitalokortteleineen.

Valtatie taajaman keskustana - esimerkkinä Masku

Taajaman lähtökohtana on pieni maaseutukirkonkylä, jota on parin viime vuosikymmenen aikana kehitetty Turun pientalolähiönä. Uudet pientaloalueet on rakennettu hajalleen valtatie 8:n tuntumaan. Suurin osa asutuksesta sijoittuu valtatie 8:n itäpuolelle vanhan keskustan jäätyä länsipuolelle. Uusilla asuntoalueilla ei ole juurikaan tekemistä vanhan keskustan kanssa, joka onkin taantunut ja jäänyt sivuun. 1980-luvun lopulla onkin rakennettu valtatie 8:n liittymään uusi liikekeskus, joka muodostaa taajamalle uuden keskustan. Taajaman keskusta muodostuu uudesta kauppakeskuksesta ja valtatie 8:n liittymästä. Liikenteelliset ongelmat keskittyvät luonnollisesti valtatie 8:n liittymään ja ne on pääasiassa synnytetty maankäytön kehityksellä.

Omalaatuinen esimerkki vastaavasta maankäytön rakenteesta on Toija. Siellä taajaman tosiasiallinen keskusta muodostuu kantatien liittymästä ja huoltoasemasta ja yhdestä liikerakennuksesta. Myös tätä taajamaa on johdonmukaisesti rakennettu päätien kahtapuolta.



Kuva 11: Maskun kirkonkylässä taajamakeskusta on siirtynyt kirkon ympäristöstä valtatie 8:n liittymän seudulle

Päätien vetovoima maankäytön ohjaajana

Erityisesti liike- ja muun yritystoiminnan sijoittumisessa taajamarakenteessa liikenneväylät ovat nykyisin tärkein yksittäinen tekijä. Kunnat pyrkivät vilkkaimpien väylien varteen kaavoittamallaan yritysalueilla selviytymään kilpailussa yrityksistä. Turun piirin alueella näin ovat tehneet lähes kaikki valtatien ja kantatien varteen sijoittuvat kunnat. Esimerkkeinä voidaan mainita mm. Halikko, Laitila, Säkylä ja Luvia, Lappi, Eurajoki, Marttila ja Vampula. Kun työpaikka-alue sijaitsee suhteellisen lähellä keskustaa ja taajama on voimakkaasti kasvava, niin se näyttää helposti vetävän myös marketteja ja

muuta liikerakentamista. Näin vanha keskusta menettää elinvoimaansa ja syntyy paineita uusiin liittymäjärjestelyihin päätielle. Kun taajama on pie-nehkö ja sen kasvu on vähäistä, jäävät päätien varteen sijoittuvat työpaikat yksittäisiksi eikä niillä välttämättä ole taajaman keskustaa näivettävää vaiku-tusta. Tällaisista taajamista voisivat esimerkkeinä olla mm. Marttila ja Vam-pula.



Kuva 12: Laitilan uudet liikerakennukset ovat hakeutuneet vilkkaan Mt 2051:n varteen keskustan jäädessä taustalle

4.2 Johtopäätökset

Maankäyttö

Yleisten teiden näkökulmasta taajamien maankäytön kehittämisessä voi-daan erottaa seuraavat periaatteelliset tilanteet:

1. Yleinen tie jakaa taajaman maankäytön siten, että tiellä on selvä estevaikutus

Yleensä näissä tapauksissa on ollut vireillä ohikulkutie, jolloin maan-käyttöä on usein vuosia kehitetty taajamatien molemmin puolin. Ongelmallisimpia näistä taajamista ovat Somero ja Lieto. Kummassa-kaan ei maankäytön kehitystä tien kahta puolta voi enää pysäyttää, vaan taajamatietä on ryhdyttävä kehittämään katumaiseksi ja maan-käyttöä katuun liittyen kaupunkimaisempaan suuntaan. Alikuluilla tms. sellaisilla ratkaisuilla estevaikutusta ei näissä tilanteissa voida helpot-taa vaan tarvitaan sekä tien että kaavan perusteellinen saneeraus. Näissä tulisi käynnistää tien ja maankäytön suunnittelu, joka tähtää ajoitettuun kehittämisohjelmaan, jonka mukaisilla parannustoimenpi-teillä vähitellen siirrytään ohikulkutien toteutuksen jälkeiseen tilantee-seen.

Turun lähialueella on uusien tiejärjestelyjen seurauksena tarvetta maankäytön järjestelyihin. Erityisesti on esimerkkinä mainittava Piikkiö, jossa osa entisistä korkealuokkaisten teiden jaksoista muuttuu paikallista liikennettä välittäviksi. Piikkiössä tulisi saada aikaan yleiskaavatasoinen maankäytön ja tieverkon suunnitelma, jonka perusteella yhdyskuntarakennetta ryhdytään määrätietoisesti eheyttämään. Suunnitelman vaatimustaso tulee asettaa korkealle; arkkitehtikilpailu olisi tässä tapauksessa sopiva keino saada kehittämiselle laaja idea-pohja.

Helpompia tapauksia ovat sellaiset tilanteet, joissa tien risteysjärjestelyillä ja alikuluilla yms. järjestelyillä voidaan jakavaa vaikutusta parantaa. Tällaisia tilanteita ovat esim. Lappi ja Noormarkku. Noormarkussa eritasoliittymä on tulossa erittäin herkkään ympäristöön ja siitä syystä liittymän sovittaminen ympäristöön on oltava erittäin huolellista ja työn toteutuksen korkeatasoista. Kaikissa tapauksissa taajama-alueille tehtävien tiejärjestelyjen laatutasoa on nostettava ja ympäristö otettava paremmin huomioon.

2. Maankäyttö uhkaa ylittää korkealuokkaisen tien

Näissä tapauksissa tielaitoksen on vain yritettävä vaikuttaa kuntaan ja lääninhallitukseen niin, että tien yli menoa lykättäisiin mahdollisimman pitkälle ja ensin käytettäisiin muut alueet (esim. Eurajoki). Ainakaan ei tulisi aktiivisesti edistää esim. eritasoliittymien tms. rakentamiselle maankäytön laajenemista muuta kuin erittäin perustelluissa tilanteissa.

3. Taajamatien luonne ja mitoitus ristiriidassa maankäytön, liikennetarpeen ja ympäristön kanssa

Tällaisessa tapauksessa tarvitaan yhtäaikaan ja yhteistyössä tehty taajamatien kohennus. Tyypillisiä tapauksia ovat mm. Nakkila, Vehmaan Vinkkilä, Karvia jne. Pääperiaatteet ovat tien luonteen muuttaminen vähemmän maantiemäiseksi, katutilan kehittäminen, liike-elämän toimintaedellytysten parantaminen, asuinrakennusmahdollisuuksien lisääminen ydinkeskustassa, yleisen viihtyisyyden ja taajamakuvan parantaminen.

4. Kulttuurihistoriallisesti ja ympäristöllisesti arvokkaat kyläkeskukset

Turun tiepiirin alueella on maassamme eniten valtakunnallisesti merkittäviä kyläkeskuksia (kts. kappale 5.1). Näiden suhteen on noudatettava erityisen varovaista menettelytapaa ns. liikenteellisiä ongelmia parannettaessa. Vaarana ovat liian kovakouraiset toimenpiteet, jotka pilaavat ympäristön herkäät ominaisuudet. Olisi nimettävä säilytettävät taajamat ja sovittava niiden suhteen erityismenettelystä, mm. ympäristöministeriön mukana olosta toimenpiteiden tarvetta ja laatua harkittaessa. Suunnittelun vaatimustaso poikkeuksellinen; suunnittelijan valinta erityisen tärkeä. Näitä ovat mm. Pomarkku, Ahlainen, Mietoinen, Lokalahti, Kiukainen, Koski ja Kisko kk.

Mihin näkökohtiin maankäytössä on kiinnitettävä huomiota yleisten teiden kannalta?

Yleinen tie jakaa taajaman siten, että tiellä on selvä estevaikutus ja taajaman toimintaa haittaava vaikutus.

Taajaman keskusta siirtymässä päätien varteen hyvien (toistaiseksi) liittymäjärjestelyjen ja suurten liikennevirtojen seurauksena.

Yritys- ja työpaikka-alueet siirtymässä päätien yli.

Taajamatien luonne ja mitoitus ristiriidassa maankäytön, liikennetarpeen ja ympäristön kanssa.

5 Taajamakuva

5.1 Tieympäristön taajamakuva

Taajamakovaksi kutsutaan sitä kokonaisuutta, jonka rakennettu ympäristö ja luonto muodostavat yhdessä (Kekkonen A. & Kukkonen, H.). Taajamakuva on se näkyvä vaikutelma, joka syntyy ihmisen ja luonnon aikaansaannosten yhteisvaikutelmasta.

Rakennetun ympäristön ja luonnonelementtien suhteellinen osuus vaihtelee taajamatyypistä riippuen.

Taajamasunnittelussa taajamakuvan merkitys on korostunut viime vuosien aikana. Suunnittelussa keskeistä on esiintuoda kunkin taajaman myönteisiä ja arvokkaita piirteitä ja kohteita ja peittää epäkohtia. Usein tämä onnistuu vain pitkällä tähtäyksellä ja yhdistettynä kaavallisiin toimenpiteisiin. Taajamakuvallinen kehittäminen tulee kytkeä osaksi laajempaa taajaman kehittämistä.

Yleisten teiden osalta taajamakuvan kohentaminen on useimmiten tarkoittanut vain tiealueilla tehtyä viherrakentamista. Tiealue on ollut toimenpiteiden luonnollinen raja. Tämä on aiheuttanut ongelmia varsinkin taajamakeskustoissa, joissa ympäristö muodostaa selkeän tilan, joka ulottuu "seinästä seinään". Ympäristön parantaminen edellyttää näissä tapauksissa kokonaisvaltaista suunnittelua, jossa myös tutkitaan kaavallisia toimenpiteitä.

Selkein yhteinen negatiivinen piirre kaikissa maamme taajamissa on ollut teiden korkeusaseman nouseminen. Tien korkea taseaus on hyvin usein heikentänyt rakennusten kuntoa visuaalisen haitan lisäksi. Muita taajamakuva heikentäviä epäkohtia ovat mm:

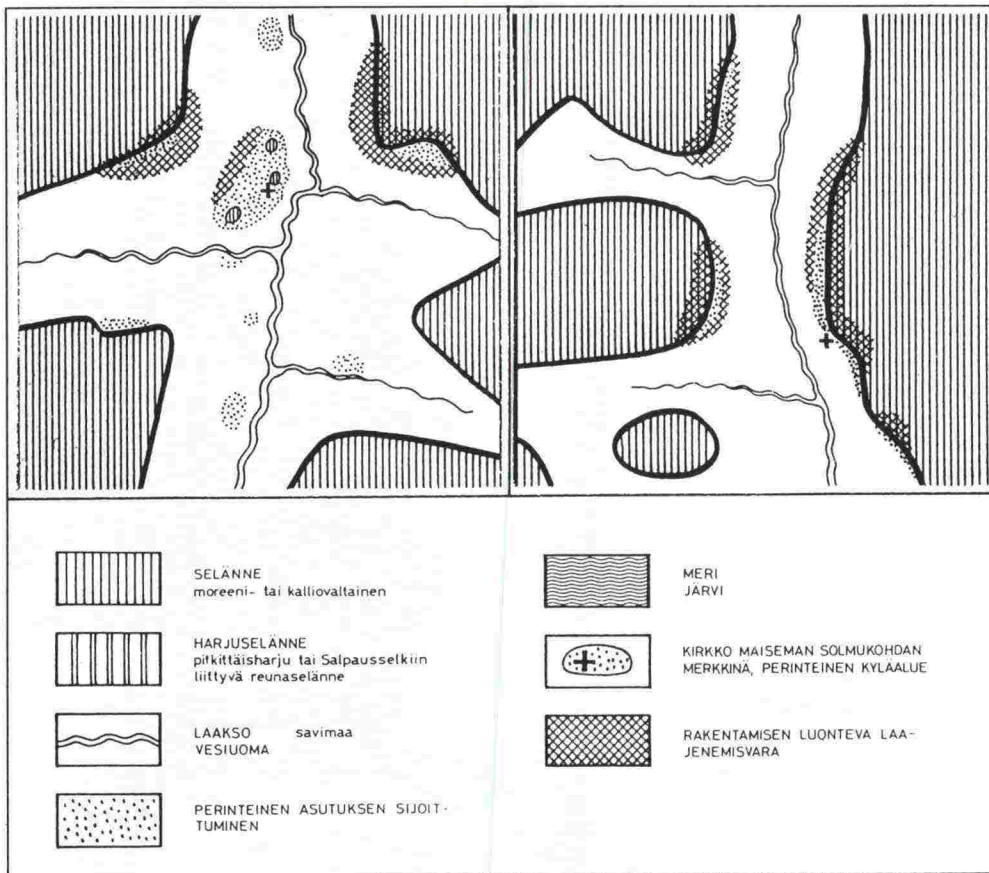
- tien liian leveä poikkileikkaus ja heikko tilan muodostus
- rakennuskannan sekavuus ja epäyhtenäisyys
- yksitoikkoinen tietila
- mittakaavaltaan tai ulkonäöltään sopimaton tievarustus
- "väärin" yksityiskohtien käyttäminen (pinnoitteet, kalusteet, valaistus jne.)
- rakennetun alueen ja luonnonalueen epäsuhtaisuus
- heikko ympäristön hoidon taso

Taajamakuvallisen kehittämisen lähtökohtana tulisi olla alueen suurmaisema ja taajaman hahmo. Maisemassa keskeiset elementit, kuten avoimet pellot, harjut, mäet, jokilaaksot, rinteet ja vesialueet liittyvät läheisesti alueen perinteiseen rakentamiseen tapaan. Turun tiepiirin taajamissa maiseman suhde taajamarakenteeseen korostuu esim. Itä-Suomea enemmän. Tämän takia maankäytön ja liikenneverkon kehittyminen ja niiden laajuus tulee määrittää hyvin tarkasti.

5.2 Turun tiepiirin taajamien ominaispiirteitä

Turun tiepiirin alueen taajamien suhde maisemaan on keskeisesti korostunut. Maisemallisesti on erotettavissa seuraavia taajamatyyppejä:

- jokilaaksojen reunoilla sijaitsevat nauhataajamat
- kumpare- ja harjannekylät
- mosaiikkimaisemassa sijaitsevat taajamat
- harjutaajamat, maiseman solmukohdan taajamat
- saaristo- ja selännetaajamat



Kuva 5.1 Turun tiepiirin alueella tyypillinen taajaman sijouttumispaikka on peltolaaksossa loivalla kumpareella tai selänteiden reunalla pitkässä jokilaaksossa. (Rautamäki: Maakunnallinen maisemaselvitys Varsinais-Suomi; Varsinais-Suomen seutukaavaliitto, 1990)

Maisemakuva

Alue on vanhaa kulttuurimaisemaa. Perinteinen asutus sijaitsee maisemassa kauriisti ja tukeutuu maisemarakenteeseen. Rakentamisen levittyä peltolaaksoihin suhde maisemaan on muuttunut olennaisesti. Samalla maiseman dominanttien, näkymien, akselien ja rytmin merkitys on hävinnyt kokonaan tai vähentynyt. Tämä ja voimakkaat, maisemaa hallitsevat tielinjaukset ovat muuttaneet maisemakuvaa merkittävästi.



Kuva 13: Piikkiön kirkonkylän läpi kulkeva Vt 1 hallitsee taajama- ja maisemakuvaa

Maisemakuvan suhde taajamakuvaan on Turun alueella erityisen merkittävä, sillä avoimessa peltomaisemassa taajamalla on selkeä hahmo, selvät sisääntulot ja keskeinen vuorovaikutus suurmaiseman kanssa. Ohikulkuteiden ympäristö on usein eneimmmäinen portti taajamaan. Huoltoasemia, teollisuusrakentamista ja epämääräistä rakennuskantaa sisältävistä tiejaksoista on tullut huono käyntikortti taajamaan.

Kokonaisuutena alueen maisemakuva on muuttunut hyvin paljon. Uudet tieyhteydät muuttavat entistä enemmän alueen maisemaa ja taajamakuvaa.

Kulttuurihistoria

Alueen kulttuurihistoria on Suomen vanhinta. Alue sisältää paljon kulttuuri-, luonto- sekä maisemansuojelukohteita. Valtakunnallisesti merkittävien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen luettelosta löytyvät seuraavat taajamat: Kisko kk, Eura kk, Eura Hinnerjoki, Pomarkku kk ja Ahlainen. Taajamat, jotka liittyvät valtakunnallisesti merkittäviin maisemansuojelualueisiin ovat: Auran

Asemanseutu, Pöytyän Riihikoski (Aurajokilaakso), Tarvasjoki kk (Paimionjokilaakso), Perttelin Kaivola (Uskela ja Halikonjokilaakso), Askainen kk (Mynämäen lahti), Köyliön Kepola ja Köyliön Kankaanpää (Köyliönjärven kulttuurimaisema) ja Ahlainen. Asutus on muuhun Suomeen verrattuna vanhaa. Kartanoperinne on tavallista. Ongelmallisia ovat ne taajamat, joiden ympäristössä on laajoja suojelualueita ja -kohteita ja jotka jäävät rakentamisen paineen alle. Maisemansuojelukohteiden osalta kyseisiä taajamia on useita (Halikko, Piikkiö, Aura, Ahlainen, Lieto).



Kuva 14: Halikko kk sijaitsee vanhassa kulttuurimaisemassa

Useiden käsiteltävien taajamien taajamakuvallisesti keskeisenä tekijänä on vanha kirkko, usein keskiajalta peräisin oleva kivikirkko. Taajama on ikään kuin rakentunut kirkon ympärille. Kirkko on usein sisääntulonäkymässä. Tienrakentaminen on harvoin kunnioittanut kirkkoympäristöä tai rakennus-suojelukohteita riittävästi.

Vanha kulttuuriperinne ilmenee myös korkeassa ympäristön hoidon tasossa, joka kuitenkin puuttuu uusista, ei-perinteisistä taajamista. Hyviä esimerkkejä ovat mm. Kiikala, Ahlainen, Kiskon kirkonkylä ja Mietoinen.

Vanhoja, eheitä kyläraitteja on säilynyt taajamien laidoilla. Tärkeitä museoteitä ja historiallisia reittejä arvostetaan liian vähän. Usein niiden ympäristö ei poikkea muusta tiestöstä lainkaan (esim. Someron Hämeen Härkätie). Kyseisiä vanhoja reittejä voitaisiin kehittää mm. pyöräilyteiksi tai tärkeiksi matkailukohteiksi. Tämä vaatii erityisesti panostusta kunnan taholta.



Kuva 15: Kemiön keskiaikainen kivikirkko on taajamakuvan kokoava ja keskeinen elementti



Kuva 16: Vanha kulttuuriperinne ja vehmas, hyvin hoidettu ympäristö leimaavat Ahlaisen kylämaisemaa



Kuva 17: Someron keskustaraitti kulkee vanhan Hämeen Härkätien pohjaa, mikä ei kuitenkaan ilmene nykyisestä tieympäristöstä

Taajamatiet

Taajamateiden suunnitteluperiaatteiden tarkistus on parhaillaan käynnissä. Aiheesta on julkaistu v. 1993 teos *"Taajamien keskustateiden kehittäminen"* /Tielaitos, keskushallinto ja parhaillaan on laadittavana ohje taajamatiesuunnittelusta.

Taajamateiltä puuttuu selkeä luonne ja ilme. Useimmissa toiminnot ovat sekoittuneet ja ajoneuvoliikenteen osuus liaksi korostunut. Taajamatien luonne erityisesti keskustajaksolla (kauppajakso) poikkeaa muusta tiestöstä toimintojen moninaisuuden takia. Erityisesti keskustajakson ilme on suurehkoissa taajamissa ankea ja tilallisesti väljä. Pienten, hitaasti kehittyneiden taajamien osalta tiestö on säilynyt raittimaisena. Näistäkin löytyy kohteita, jotka kaipaavat keskustajaksolla kohentamista.

Yhteinen ongelma lähes kaikille taajamateille on tien korkeusaseman nouseminen ympäröivään rakennuskantaan nähden. Tämä aiheuttaa paitsi visuaalista haittaa, myös rakennusten kunnon heikkenemistä.

Taajaman tiestöä tulisi jaksottaa selkeämmin. Turun ja Porin läänin taajamissa taajaman sisäänvalo on usein voimakas maamerkkien tai avoimen maiseman takia. Tiejaksojen luonnetta tulisi kuitenkin korostaa vieläkin enemmän mm. sovittamalla ajonopeuksia, liittämällä tieympäristö enemmän maankäyttöön sopivaksi ja tieympäristön hoitotason vaihtelulla. Tähän ns. teiden jaksottamiseen kuuluvat olennaisesti ajonopeuksien vaihtelu, tien poikkileikkauksen ja tietilan vaihtelu sekä porttikohdian luominen tai korostaminen. Vaihtelua voidaan saada aikaan rakenteellisilla hidasteilla sekä korostamalla mutkia, mäkiä ja taloja, jotka usein luonnollisella tavalla jaksottavat taajamatien.

5.3 Johtopäätökset ja suositukset

Tienpitäjän mahdollisuudet taajamakuvaan kehittämiseksi ovat varsin rajalliset. Tämän takia kuntien aktivoiminen ja yhteistyö kunnan kaavoituksen kanssa on tärkeää. Turun ja Porin läänin alueella, missä suurmaisemalla on erittäin keskeinen osuus taajamakuvaan, kaavoitus vaikuttaa erityisen paljon.

Kaavoituksen ja tieverkkosuunnittelun pohjana tulisi aina olla kattava maisemaselvitys tai -suunnitelma. Erityisesti tämä koskee niitä taajamia, jotka sijoittuvat arvokkaille maisema-alueille tai ovat kulttuuriarvoiltaan säilytettäviä ja pienipiirteisiä. Suojeltavat taajamat tarvitsevat kehittämissuunnitelman.

Yleinen piirre Turun ja Porin läänin taajamille on tieverkon aiheuttama voimakas muutos sekä ympäristössä että elinkeinorakenteessa. Taajamat ovat yleisesti ottaen voimakkaasti kehittyviä, kasvuvyöhykkeellä sijaitsevia kohteita. Rakentamisen painopistealue on useissa muuttunut paikasta toiseen ja edelleen muuttumassa. Taajaman kehittymiselle tulisi määrätä selkeät rajat. Ohikulkuteiden vetovoima on tärkeä voimavara, mutta sen varaan ei voida yksinomaan tukeutua. Elinvoimaisuuden katoaminen keskustoissa on tuottanut rapistunutta ja epäviihtyisää ympäristöä, jossa on väliaikaisuuden leima.

Taajamakuvallisten kehittämisen kannalta alueen taajamat ovat suuren uhan alaisina. Tilanne on aivan toinen kuin esimerkiksi Itä-Suomessa, missä rakentamisen paineet ovat huomattavasti vähäisemmät. Kokonaisuutena voimakas rakentaminen ja erityisesti tierakentaminen tulisi saada kuriin. Mittakaavallisesti tierakentaminen on vaikeasti sovitettavissa ympäristöön. Toinen ongelma on vanhojen tiesuunnitelmien toteuttaminen sellaisenaan ilman tarkistuksia uusien suunnitteluperiaatteiden mukaisiksi. Erityisesti pienissä ja ilmeeltään säilyneissä taajamissa liikenneturvallisuutta parantavia toimenpiteitä tulisi miettiä uudelleen raskaiden kevytvyöhylien rakentamisen sijasta.

Tieympäristön viimeistelyllä voidaan parantaa taajamakuva; yleensä sitä enemmän, mitä pienipiirteisemmästä kohteesta on kysymys. Jäsentyvät keskustajaksoitukset kaipaavat suurta saneerausta, mihin sisältyy ympäristön parantamisen lisäksi toiminnallisuuden parantaminen. Keskustajakson saneerausta vaativia kohteita on tarkastelluista taajamista 1/5. Tienparantamista tulee korostaa kaavallisin toimenpitein.

Mittakaavaltaan pienempää taajamakuvallista kohentamista on lähes kaikissa kohteissa. Toimenpiteiden laajuus on kuitenkin tarkoin harkittava. Yleensä kaikki toimenpiteet ovat olleet ylimitoitettuja ja ympäristöä liian radikaalisti muuttavia. Pienissä taajamissa taajamakuvaliseen kohentamiseen riittää usein ympäristönhoidon tason nostaminen. Suurissa kohteissa, missä parannettavaa on paljon, toteutus tulee tehdä riittävän painokkaasti ja viimeistellysti.

Taajamakuvalliset ongelmat kulkevat paljolti käsi kädessä maankäytön ja liikenteen ongelmien kanssa. Suurimmat ja monitahoisimmat taajamakuval-

liset kehittämistarpeet kohdistuvat pääasiassa tämän selvityksen I luokkaan sijoittuviin taajamiin, joiden kasvu on ollut nopeaa ja voimakasta, maankäyttö hajaantunutta, ja joissa tieverkon kehitys on aiheuttanut voimakkaita muutoksia ympäristössä. Taajamakuvaan kehittäminen näissä taajamissa vaatii usein kokonaisvaltaista, voimakkaasti ideoivaa suunnittelua ja voimakkaita ympäristön parantamistoimenpiteitä. Tästä esimerkkeinä ovat mm. Piikkiö, Lieto, Laitila, Somero ja Nakkila. Tyypillinen taajamakuvallinen toimenpidetarve em. taajamissa on rapistuvien taajamakeskustojen elinvoimaisuuden ja viihtyisyyden parantaminen, mm. Somero ja Laitila sekä liian suurimittakaavaisen läpi- tai ohikulkutien sopeuttaminen taajamakuvaan, esim. Piikkiö, Lieto, Masku kk, Eura kk ja Noormarkku.

Mittakaavaongelma on keskeinen pienissä taajamissa, kuten Suomensjärvi, Toija ja Rusko kk, Lavia ja Kalanti, joissa tien ja taajamarakenteen mittakaavallinen suhde ei ole sopusoinnussa.



Kuva 18: Vt 1 kulkee Suomensjärven taajaman läpi korkeutensa ja nopeutensa vuoksi täysin erillisenä elementtinä muuhun taajamarakenteeseen verrattuna

Suurimman ryhmän muodostavat taajamat, joissa taajamakuvalliset parannustoimenpiteet liittyvät eri tasoiseen tieympäristön parantamiseen ja saneeraukseen keskustajaksoilla sekä tieympäristön viimeistelyyn ja viihtyisyyden lisäämiseen. Suurehkoista seinästä seinään ulottuvista kauppakadun saneeraustarpeista esimerkkeinä ovat Vinkkilä, Yläne kk, Koski kk, Hallikko, Vista, Kyrö ja Karvia. Näissä kaivataan sekä toimintojen jäsentelyä että ympäristön parantamista. Muita, usein taajamatien liialliseen maantiemäisyyteen, sujuvuuteen ja jaksottelun tarpeeseen, viherilmeeseen tai jäsentymättömyyteen liittyviä saneeraustarpeita on seuraavissa: Nauvo, Lemu kk, Perniö kk, Mynämäki kk, Säkylä, Punkalaidun, Jämijärvi, Merikarvia kk, Uotila ja Eurajoki.



Kuva 19: Vinkkilän keskustaraitilla on tarvetta laajamittaiseen ympäristön saneeraukseen



Kuva 20: Uotilan taajamatie kaipaa tien rytmin korostusta ja jaksottelua

Tien tasauksen lasku keskustassa on aiheellista erityisesti taajamissa, joissa vanha rakennuskanta on jäänyt uutta parannettua tietä alemmas, (Oripää ja Vampula), tai parannettu keskustajakson tie hallitsee taajamaku-
van vanhaa, herkkää luonetta (Panelia, Luvia, Lavia ja Lappi TL). Kuten mm. Taivassalo kk, Kustavi, Hirvikoski tai Suodenniemi, tie on usein sa-
neerattu geometrialtaan jäykäksi tai korkealle. Toisaalta on myös erityisesti
harkittava ja tarkasti suunniteltava tulevia tieparannushankkeita taajamateil-

lä, jottei vanhoja, jäljellä olevia, säilyneitä kylämiljöitä, kuten Mietoinen kk, Ahlainen, Pomarkku, Karkku, Askainen kk, Harjunpää tai Mellilän Asemanseutu pilattaisi liian suurimittakaavaisella ja raskaalla tieparannuksella, vaan pikemminkin harkittaisiin mahdollisimman pieniä parannuksia. Erityisesti on huomiota kiinnitettävä uusien kevyen liikenteen väylien rakentamiseen, koska liian raskaalla mitoituksella toteutetut väylät ovat suurimpia uhkia vielä säilyneiden herkkien, pienipiirteisten taajamamiljöiden omaleimaisuudelle. Vanhat tie- ja rakennussuunnitelmat tulisi tarkistaa uusien suunniteluperiaatteiden mukaisiksi. Erityisen tärkeää tämä on Turun ja Porin läänin alueella, joka kantaa maamme vanhinta kulttuuriperintöä.



Kuva 21: Panelian keskustajakson tie on parannuksen yhteydessä nous-
sut ympäristöään korkeammalle ja menettänyt vanhan pienipiir-
teisyytensä

Kevyiden toimenpiteiden, kuten tietilan parantaminen istutuksin ja rakentein sekä jäsentely, tai muiden pienien taajamakuvallisten toimenpiteiden tarve liittyy lukuisiin, pääosin pienehköihin taajamiin, joissa usein on ongelmana keskusta-aukion tai -tieosuuden jäsentymättömyys ja viherilmeen puute. Näitä ovat Västanfjärdin Lammala, Rymättylä kk, Pertelin Kaivola, Kuusjoki kk, Sauvo kk, Riihikoski, Hinnerjoki, Köyliön Kankaanpää, Siikainen ja Honkajoki. Lisäksi on joitakin taajamia, kuten Kullaan Koski tai Loimaan Hirvikoski, joissa pelkällä ympäristönhoidon tason parantamisella voitaisiin saada paljon aikaan.

Omaksi kokonaisuudekseen on eroteltu "helmet", jotka ovat taajamakuvaltaan poikkeuksellisen viehättäviä, omaleimaisia ja arvokkaita. Näiden kylämiljöiden säilyttäminen on kaikessa rakentamisessa ja ympäristönhoidossa ensisijainen tehtävä. Näitä "helmiä" ovat Kisko kk, Kiikola kk, Lokalahti, Vehmaa kk, Mietoinen kk, Rohdainen, Hinnerjoki, Panelia, Kangas, Pomarkku ja Ahlainen. Näissä pienimmissäkin rakennushankkeissa on toteu-

tettava poikkeuksellista hienovaraisuutta ympäristön ja nykymiljöön säily-
misen puolesta.



Kuva 22: Vanha tie on oleellinen osa Pomarkun valtakunnallisesti arvokasta kylämiljöötä, jonka ilmeen raskas tienparannus voi tuhota



Kuva 23: Kiskon kirkonkylä on yksi valtakunnallisesti arvokkaista kylämiljöistä

Yhteenvetona voisi todeta, että toimenpiteet tulisi kohdistaa niihin taajamiin, joissa todella on ongelmia. Taajamakuvallisesti herkäät ympäristöt eivät kestä "normiratkaisuja", vaan toimenpiteet tulee sopeuttaa kunkin taajaman elinkaaren mukaisiksi.

6 Taajamien luokitus

Taajamat sijoittuvat laadittujen selvitysten perusteella eri luokkiin seuraavasti:

Luokka I

On tai on todennäköisesti odotettavissa selkeästi taajamakuivallisia sekä maankäyttöön, liikenteeseen ja liikenneturvallisuuteen liittyviä ongelmia. Edellyttää kiireellisiä parannustoimenpiteitä.

Taajama Nro	Taajama
12.	Suomusjärvi, Suomusjärvi
18.	Somero, Somero
21.	Piikkiö, Piikkiö kk
22.	Paimio, Vista
23.	Lieto, Lieto kk
30a.	Vehmaa, Vinkkilä
45.	Laitila, Laitila
63.	Nakkila, Nakkila
68.	Noormarkku, Noormarkku

Luokka II

Ongelmia pääasiassa vain yhdellä osa-alueella tai useammissa vähän. Muutos suunnitteilla, seurattava.

Taajama Nro	Taajama
3.	Nauvo, Nauvo kk
6.	Kemiö, Kemiö kk
8.	Perniö, Perniö kk
10a.	Kisko, Toija
14b.	Pertteli, Kaivola
15.	Halikko, Halikko kk
16.	Kuusjoki, Kuusjoki kk
19.	Koski TL, Koski kk
20.	Rymättylä, Rymättylä kk
25.	Masku, Masku kk
31.	Mynämäki, Mynämäki kk
33.	Nousiainen, Nummi
36.	Aura, Asemanseutu
37.	Karinainen, Kyrö
40.	Loimaan kunta, Hirvikoski
41.	Oripää, Oripää
42.	Yläne, Yläne kk
43.	Alastaro, Alastaro kk
48.	Punkalaidun, Punkalaidun kk
49a.	Äetsä, Äetsän keskustaajama

- | | |
|------|---------------------------|
| 53. | Säkylä, Säkylä |
| 57a. | Eura, Eura kk |
| 59. | Rauma, Uotila |
| 60. | Eurajoki, Eurajoki |
| 65. | Uvila, Friitala-Vanhakylä |
| 71. | Merikarvia, Merikarvia kk |
| 72. | Siikainen, Siikainen |
| 73. | Suodenniemi, Pohjakylä |
| 74. | Lavia, Lavia |
| 75. | Jämijärvi, Jämijärvi |
| 76. | Honkajoki, Honkajoki |
| 77. | Karvia, Karvia |

Luokka III

Hyvin vähän tai ei lainkaan taajamakuuallisia tai maankäytöllisiä ongelmia, yksittäiset liikenteen ja liikenneturvallisuuden ongelmakohdat mahdollisia.

Luokka IIIa

"Helmet" eli säilytettävät taajamat, joissa toimenpiteiden tarvetta ja laatua on arvioitava erityisen tarkkaan.

Taajama Nro	Taajama
10a.	Kisko, Kisko kk
13.	Kiikala, Kiikala kk
29.	Uusikaupunki. Lokalahti
30b.	Vehmaa, Vehmaa kk
32.	Mietoinen, Mietoinen kk
46.	Pyhäranta, Rohdainen
56.	Eura, Hinnerjoki
61.	Kiukainen, Panelia
67a.	Kullaa, Kangas
69.	Pomarkku, Pomarkku
70.	Pori, Ahlainen

Luokka IIIb

Taajamat, joissa on hyvin vähän tai ei lainkaan tarvetta tehdä parannustoimenpiteitä. Taajamakuvaltaan, maankäytöltään ja toiminnoiltaan ne voivat olla joko hyviä tai tyydyttäviä, jopa heikkotasoisia.

Taajama Nro	Taajama
1.	Houtskari, Näsby
2.	Korppoo, Korppoo kk
4.	Dragsfjärd, Taalintehdas
5.	Västanfjärd, Lammala
7.	Särkisalo, Särkisalo kk
9.	Sauvo, Sauvo kk
11.	Muurla, Muurla kk
14a.	Pertteli, Inkere
17.	Marttila, Marttila kk
24.	Rusko, Rusko kk
26.	Lemu, Lemu kk
27.	Taivassalo, Taivassalo kk
28.	Kustavi, Kustavi
34.	Vahto, Vahto kk
35.	Tarvasjoki, Tarvasjoki kk
38.	Pöytyä, Riihikoski
39.	Mellilä, Mellilä - Asemanseutu
44.	Uusikaupunki, Kalanti
47.	Vampula, Vampula kk
49b.	Äetsä, Keikyä
50.	Kokemäki, Kouvatsa
51.	Kiikoinen, Kiikoinen kk
52.	Vammala, Karkku
54.	Köyliö, Kankaanpää
55.	Köyliö, Kepola
57b.	Eura, Kauttua
58.	Lappi, Lappi kk
62.	Kiukainen, Eurakoski
64.	Luvia, Luvia
66.	Ulvila, Harjunpää
67b.	Kullaa, Koski
78.	Askainen, Askainen kk

7 Jatkosuunnitteluun valitut taajamat

7.1 Yleistä

Jatkotarkasteluun valitut taajamat käytiin tarkemmin läpi maastossa ja niihin liittyi myös lisämateriaalin hankinta ao. kunnasta sekä osaan myös kunnan edustajien haastattelu. Seuraavassa käsitellään jatkotarkasteluun valittujen taajamien toimenpidesuosituksia ja niiden kiireellisyyttä.

7.2 Taajamakohtaiset toimenpidesuosituksset sekä niiden alustava kustannusarvio ja kiireellisyysluokka

Seuraavassa taulukossa on esitetty taajamakohtaiset toimenpideehdotukset kustannusarvioineen. Kustannuksista on arvioitu vaihteluväli, johon vaikuttavat mm. myöhemmissä suunnitteluvaiheissa tarkentuvat alueiden rajaukset sekä toteutuksen laatu / kustannustaso.

Kustannusarvio sisältää sekä suunnittelun että toteuttamisen. Mikäli taajama sijoittuu kiireellisyysluokkaan A, tulisi kokonaisvaltainen suunnittelu käynnistää heti.

Kiireellisyysluokitus
A = Erittäin kiireellinen
B = Kiireellinen
C = Ei kiireellinen

I-luokka

18. Somero, Somero

- liikenteen ja maankäytön perusteellinen tarkastelu, ohikulkutien suuri saneeraus keskustan kohdalta A/5-8 Mmk
- keskustajakson saneeraus, kevyen liikenteen reittien tarkistaminen

21. Piikkiö, Piikkiö kk

- tieverkollinen, maankäytöllinen ja taajamakuullinen kokonaisvaltainen selvitys B / 1-2 Mmk
- vt 1:lle tieympäristön selvitys ja parantaminen

23. Lieto, Lieto kk

- piirin ohikulkutiesuunnitelma
- tehtävä perusteellinen liikenteen ja maankäytön kattava yleissuunnitelma B / 6-10 Mmk
- valtatie saneeraus vaiheittain taajamatieteksi välittömästi tehtävät tieympäristön parannustoimenpiteet

30a. Vehmaa, Vinkkilä

- taajamatien jaksottelu: tieteknisiä ja ympäristönhoidollisia toimenpiteitä B/3-5 Mmk
- keskustajakson saneeraus: tien kavennus, tilojen jäsentely, viherilmeen parantaminen, ilmeen luominen

45. Laitila, Laitila

- kokonaisvaltaisen taajaman ideasuunnitelman laatiminen maankäytön ja liikenteen osalta B/2-4 Mmk
- taajamatien parantamistoimenpiteet

63. Nakkila, Nakkila

- tieverkollinen ja maankäyttöllinen tarkastelu B / 4-6 Mmk
- tie- ja viher ympäristön ja liittymän parannus ja jäsentely taajamateilla

68. Noormarkku, Noormarkku

- piirin suunnitelmien hiominen maisemaa ja ympäristöä mukaileviksi B / 5-8 Mmk
- Ratikylän vanhan raitin saneeraaminen
- keskustajakson saneeraaminen

II-luokka

3. Nauvo, Nauvo kk

- pieniä parannuksia taajamatiellä, hidasteita ja ympäristön kohennusta B / 1-2 Mmk

10a. Kisko, Toija

- maantien jaksotus ja liikenteen hidastus C / 1-2 Mmk
- keskusta-aukion liikennetilojen jäsentely ja rajausta, istutukset

14b. Pertteli, Kaivola

- uuden keskustan tien parannus ja viherilmeen täydentäminen C / 2-3 Mmk

15. Halikko, Halikko kk

- kokonaisvaltaisen suunnitelman tarve; verkollinen tarkastelu
- taajaman keskustasaneeraus B / 3-5 Mmk

19. Koski TL, Koski kk

- taajamatien parantaminen: jaksottelu, tasauksen lasku, istutukset, ajoradan kavennus, keskustan kauppakadun saneeraus seinästä seinään, risteysten liikenneturvallisuuden parantaminen C / 2-3 Mmk

20. Rymättylä, Rymättylä kk

- pieni keskusta-aukion saneeraus, jäsentelyä ja istutuksia, liittymien parannus B / 1-2 Mmk

25. Masku, Masku kk

- piirin suunnitelma eritasoliittymästä
- pieniä parannuksia taajaman muille teille C / 1-2 Mmk

33. Nousiainen, Nummi

- tieympäristön viimeistelyä, liittymien jäsentelyä ja kevyen liikenteen väyliä keskustaan, sekä tieympäristön parannus sisääntulojaksolle B / 1-2 Mmk

37. Karinainen, Kyrö

- tieympäristön saneeraus keskustajaksolle: A / 5-8 Mmk
tilojen jäsentäminen, viherympäristön kohentaminen
ja tien poikkileikkauksen kaventaminen
- kevyen liikenteen väylän rakentaminen

41. Oripää, Oripää

- keskeisen risteysalueen saneeraus: tien tason lasku ja B / 1-2 Mmk
kaventaminen, istutukset

42. Yläne, Yläne kk

- keskusta-alueen kokonaisvaltainen saneeraus: B / 2-3 Mmk
tilojen jäsentely ja istutukset

48. Punkalaidun, Punkalaidun kk

- taajaman keskustajakson parantaminen seinästä seinään, A / 3-5 Mmk
jäsennöinti ja istutukset
- taajamatien jaksottelu koko pituudelta

57a. Eura, Eura kk

- kantatien liittymien parannus, keskustajakson jäsentäminen B / 2-3 Mmk

59. Rauma, Uotila

- taajamatielle hidasteet, tien ja tieympäristön jaksottaminen B / 2-3 Mmk
ja parantaminen, viherympäristön parantaminen

60. Eurajoki, Eurajoki

- taajamatien ja keskusta-aukion saneeraus C / 1-2 Mmk

65. Ulvila, Vanhakylä

- pienet liittymä-, suojatie- ja bussipysäkkijärjestelyt, A / 1-2 Mmk
piha-alueiden jäsentelyä

77. Karvia, Karvia

- keskustajakson saneeraus: liikenneteen hidastaminen, B / 3-5 Mmk
pysäköinnin ja liikkumisen jäsentely, viherilmeen parantaminen
- taajamatien jaksottelu, hidasteet ja suojatiejärjestelyt
- taajamakuvan parantaminen ja jäsentäminen

IIIa-luokka**29. Uusikaupunki, Lokalahti**

- jos nähdään tarpeelliseksi voivat kevyet , hienovaraisesti C / 1-2 Mmk
toteutetut toimenpiteet (tietilan jäsentely ja viherympäristön
täydentäminen) tulla kysymykseen. Ohjenuorana tulisi olla
nykytilan luonteen säilyttäminen

32. Mietoinen, Mietoinen kk

- piirin keskustajakson saneeraussuunnitelman toteuttaminen A/0,5-1Mmk
hienovaraisesti ja seuranta

61. Kiukainen, Panelia

- tien tasauksen lasku ja viherilmeen kohentaminen

C / 1-2 Mmk

69. Pomarkku, Pomarkku

- suunnitelmien hiominen
- toteutuksen seuranta

A / 1-2 Mmk

70. Pori, Ahlainen

- taajamatien säilyttäminen, ajonopeuksien laskeminen,
- kaavan sisäinen kevyen liikenteen yhteys
- ohitustielinjaukselle tarkat ehdot

C/0,5-1Mmk

IIIb- luokka

5. Västanfjärd, Lammala

- kevyet parannustoimenpiteet taajamatielle, pientä jäsentelyä

C / 1-2 Mmk

17. Marttila, Marttila kk

- taajamatien pieni liikenteellinen jäsentely ja jaksottelu, ilmeen parantaminen, tilojen rajausta istutuksilla

C / 1-2 Mmk

51. Kiikoinen, Kiikoinen kk

- kevyen liikenteen väylän rakentaminen ja sen taajamatien eriluonteisiin jaksoihin sovittaminen

B / 2-3 Mmk

52. Vammala, Karkku

- piirin suunnitelma kevyen liikenteen väylästä tarkistettava ja kevennettävä; Kiireellinen!

A / 2-4 Mmk

	Kustannuserittely	Taajamat yht.
	A / 17-29 Mmk	6 kpl
	B / 40-67 Mmk	17 kpl
	C / 11-17 Mmk	10 kpl
Kustannukset yht.	68-113 Mmk	33 kpl

Kustannukset

A / seuraava 2 vuotiskausi:	13,4 Mmk
B / seuraava 5 vuotiskausi:	39,6 Mmk
C / myöhemmin	: 14,3 Mmk
Yht	= 67,3 Mmk

8 Jatkotoimenpiteet

Selvityksessä taajamat on luokiteltu kolmeen ryhmään niissä esiintyvien ongelmaryhmien laajuuden ja toisaalta toimenpiteiden kiireellisyyden mukaan. Osassa taajamia kaivataan kokonaisvaltaista maankäytön ja liikenteen selvitystä tarkempien toimenpiteiden määrittelemiseksi, kun taas toisissa toimenpiteet ovat selkeästi tunnistettavissa. On myös taajamia, joissa tarvitaan hyvin vähäisiä tai ei ollenkaan toimenpiteitä. Näissä lähtökohtana on nykytilan säilyttäminen.

Useissa taajamissa on valmiita suunnitelmia uusien liikennejärjestelyjen toteuttamiseksi. Lähes poikkeuksetta suunnitelmissa on aikansa eläneitä ratkaisuja, jotka kaipaavat tarkistusta vastatakseen nykypäivän tarpeita ja arvostuksia.

Selvitys palvelee ensisijaisesti tiepiirin taajamakohteiden ohjelmointia ja suunnittelua. Toivottavasti siinä on myös uusia näkökulmia tienrakentajille ja kunnossapitäjille. Selvitys antanee myös virikkeitä kuntien maankäytön ja taajamaympäristön kehittämiseen sekä pohjustaa yhteistyötä ympäristöme vaalimiseen ja kehittämiseen. Ehkäpä siitä on saatavissa myös ideoita asukkaiden talkotoimintaan pienissä parannuksissa? Niukkojen varojen viisas käyttö tarpeellisiin kohteisiin ja niiden toteutuksiin kestää myös tulevien sukupolvien katseen.

Selvitys ei kumoa tiepiirin jo aikaisemmin tekemiä päätöksiä. Tietoisesti jatkotarkasteluun valittiin joitakin taajamia, joista on jo olemassa päätöksiä ja/tai suunnitelmia. Valinnan perusteena oli näissä tapauksissa muodostaa esimerkkejä erilaisista taajamista erityyppisine toimenpide-ehdotuksineen. Selvityksen näkemys on tekijöiden, ei tiepiirin virallinen kanta.

Kirjallisuusluettelo

Rautamäki-Paunila, Maija. Maisemamaakunnat. Maakunnallinen viheraluejärjestelmä. TKK, Arkkitehtiosasto, Maisemalaboratorio. Julkaisu 3/82. 1983

Rautamäki, Maija. Maakunnallinen maisemaselvitys Varsinais-Suomi. Varsinais-Suomen seutukaavaliitto - Ympäristöministeriö. Turku 1990.

Nummelin, Liisa. Yleisten teiden ympäristön tilan selvitys / Satakunnan museon toimialueen taajamat. Taajamakohtaiset kommentit. Satakunnan museo. Pori 15.9.1993

Satakunnan seutukaavaliitto. Taajamien kehittämissuunnitelma. Sarja A:150. Pori 1985. 148 s.

Satakunnan seutukaavaliitto. Satakunnan seutukaavan vaihekaava. Sarja A:72 b. Pori 1973

Satakunnan seutukaavaliitto. Satakunnan rakennesuunnitelma. Sarja A:105. Pori 1975.

Satakunnan seutukaavaliitto. Satakunnan kulttuurimaisemat. Sarja A:139. Pori 1983. 212 s.

Satakunnan seutukaavaliitto. Satakunnan rakennusperinne. Sarja A:177. 1990. 208 s.

Satakuntaliitto. Satakunnan kulttuurihistoria (Rakennusperinne A:177). Kohde- ja alueluettelo. 4.2.1992

Satakuntaliitto. Satakunnan vahvistetut seutukaavat, yhdistelmä. Seutukaavat 1,2 ja 3. Sarja A:187. Pori 1992.

Satakuntaliitto. Satakunnan seutukaava 5. Luonnos 14.1.1994. Pori 1994.

Satakuntaliitto - Pirkanmaanliitto - Ympäristöministeriö. Kokemäenjokilaakson ja Rauman seudun vyöhykeselvitys 5, Kokemäenjokilaakson taajamien kehittäminen. Sarja A:208. Pori 1993. 66 s.

Varsinais-Suomen maakuntaliitto. Varsinais-Suomen käsikirja. 1990. 99 s.

Vainio, Juhani. Asutusrakenteen kehitys Varsinais-Suomessa. Varsinais-Suomen seutukaavaliitto 1984. 167 s.

Varsinais-Suomen seutukaavaliitto. Varsinais-Suomen vahvistetut seutukaavat. Lyhennelmä. 1986

Varsinais-Suomen seutukaavaliitto. Varsinais-Suomen vaiheseutukaava 1. 1979

Varsinais-Suomen seutukaavaliitto. Varsinais-Suomen seutukaava 2. 1983

Varsinais-Suomen seutukaavaliitto. Varsinais-Suomen taajamaseutukaava (Seutukaava 3). Seutukaavaselostus 1986.

Varsinais-Suomen seutukaavaliitto. Varsinais-Suomen täydennysseutukaava 1990.

Varsinais-Suomen seutukaavaliitto. Varsinais-Suomen kehittämissuunnitelma 2020. Turku 1992.

Ympäristöministeriö, Ympäristönsuojeluosasto. Maisemanhoito, Maisema-alue työryhmän mietintö I. Mietintö 66/1992. Helsinki 1993. 199 s.

Ympäristöministeriö, Ympäristönsuojeluosasto. Arvokkaat maisema-alueet, Maisema-alue työryhmän mietintö II. Mietintö 66/1992. Helsinki 1993. 204 s.

Ympäristöministeriö - Museovirasto. Rakennettu kulttuuriympäristö, Valtakunnallisesti merkittävät kulttuurihistorialliset ympäristöt. Museoviraston rakennushistorian osaston julkaisuja 16. Helsinki 1993. 278 s.

Laitilan kaupunki. Laitilan kaupungin taajamakuvaselvitys 1991.

Liikenneympäristön tilaselvitykset

Turun tiepiiri. Tiesuolauksen pohjavesihaittojen riskialuekartoitus Turun tiepiirissä, 1991. 5 s. + liitteet

Turun tiepiiri. Tienpidosta pohjavedelle aiheutuvien haittojen hallinta ja ehkäisy, 1992. 296 s.

Turun tiepiiri. Vaarallisten aineiden kuljetuksista pohjavesille aiheutuvien riskien todennäköisyys, hallinta ja ehkäisy, 1992. 290 s.

Turun tiepiiri. Yleisten teiden liikennemeluselvitys, 1993. 12 s. + liitteet

Turun tiepiiri. Yleisten teiden liikennepäästöselvitys, 1993. 20 s. + liitteet

Liikenneturvallisuussuunnitelmat ja -selvitykset:

TVH Tutkimuskeskus - TVL Turun piiri. TVL:n Turun piirin Liikenneturvallisuusselvitys. Tilastoraportti. TVH 741865. Helsinki 1989.

TVH Liikennetoimisto - TVL Turun piiri. TVL:N Turun piirin liikenneturvallisuusselvitys. 1. vaihe: Piirin toiminnan ja onnettomuustilanteen selvitys. 1988

TVH Tutkimuskeskus - TVL Turun piiri. Turun tie- ja vesirakennuspiirin liikenneturvallisuusselvitys. TVH 741864. Helsinki 1989.

Halikon kunta - Tielaitos Turun tiepiiri. Halikon liikenneturvallisuussuunnitelma, 1992

Laitilan kunta - Turun tie- ja vesirakennuspiiri. Laitilan liikenneturvallisuussuunnitelma. 1982

Paimion kunta - Turun tie ja vesirakennuspiiri. Paimion liikenneturvallisuussuunnitelma. 1985

Säkylän kunta - Turun tie - ja vesirakennuspiiri. Säkylän liikenneturvallisuussuunnitelma. 1986

Uudenkaupungin kaupunki - Tielaitos Turun tiepiiri. Uudenkaupungin liikenneturvallisuussuunnitelma. 1992

Vammalan kaupunki - TVL Turun piiri. Vammalan liikenneturvallisuussuunnitelma. 1986

Tiesuunnitelmat ja -selvitykset:

Turun tie- ja vesirakennuspiiri. Tiestön ja liikenteen tila 1.1.1989

Tielaitos Turun tiepiiri. Turun tiepiirin tiestön ja liikenteen tila 1.1.1993. Turku 1993.

Tielaitos Turun tiepiiri. Valtatien 1 rakentaminen moottoritieksi välillä Hepojoki-Vista. 1989

Tielaitos Turun tiepiiri. Valtatien 1 rakentaminen moottoritieksi välillä Kurkela-Hepojoki. 1990

Tielaitos Turun tiepiiri. Helsingintie, Valtatien 1 rakentaminen välillä Kupittaa-Kurkela. 1992

Punkalaitumen kunta - TVL Turun piiri. Punkalaidun, Keskustaajaman tieverkkosuunnitelma. 1989

Tielaitos Turun tiepiiri. Yleisten teiden liikennemeluselvitys. 1993

Tielaitos Turun tiepiiri. Valtatie 8 välillä Raisio - Pori. Tarveselvitys. Turku 1993

Tielaitos Turun tiepiiri. Toimenpideohjelma 1993-96.

Tielaitos Turun tiepiiri. Merikarvian kirkonkylän taajaman parantamisen ideasuunnitelma. Turku 1993

Tielaitos Turun tiepiiri. Mietoisten tiejärjestelyt, Mietoisten kko:n pt.12380 parantaminen varustamalla tie kevytväylällä. Tie- ja rakennussuunnitelma. Mietoinen 1993

Tielaitos Turun tiepiiri. Porin toimisto, Euran kunta. Mt 211 tieympäristön parantaminen Kauttuan keskustan kohdalla. 1993

Tielaitos Turun tiepiiri. Pori-Friitala maantien 2551 (Satakunnantie) ja Harmaalinnan eritasoliittymän parantaminen. 1993

Tielaitos Turun tiepiiri. Loimaa-Säkylän maantien 213, Punkalaitumen-Alastaron maantien 231 ja Virttaan-Alastaron maantien 2133 parantaminen Alastaron keskustan kohdalla, kevytväylän rakentaminen. Alastaro 1991

Tielaitos Turun tiepiiri. Lähteenkorva-Mäentaka maantien 235 parantaminen Vistan alikulun kohdalla, välillä Vanha Turuntie. Tie- ja rakennussuunnitelma. Paimio 1993

Suunnitteluhankkeisiin liittyviä ympäristöselvityksiä

Esitutkimus Lampaluodon-Ahlaisten paikallisten ympäristövaikutuksista. Porin ymp.suojelulautakunnan julk. 2/1988. 66 p.

Turku-Helsinki moottoritien ympäristövaikutukset osuudella Vista Muurla. Luonnonsuojelulliset arvot, pakokaasupäästöjen määrät ja vaikutukset, 1990. 56 p.

Turku-Helsinki moottoritien ympäristövaikutusten arviointi - luonnonsuojelulliset arvot suunnitteluosuudella Muurla-Lahnajärvi, 1991. 14 s. + liitteet

Turku-Helsinki moottoritien ympäristövaikutusten arviointi - luonnonsuojelulliset arvot suunnitteluosuudella Muurla-Lahnajärvi, 1992. 18 s. + liitteet

Turku-Helsinki moottoritien arkeologinen inventointi välillä Muurla-Suomusjärvi, 14.9.-25.9.1992. 50 s.

Valtatien 1 rakentaminen moottoritieksi välillä Muurla-Lahnajärvi. Yleissuunnitelma. Ympäristövaikutusten arviointiohjelma. 4.6.1993. 10 s.

Valtatien 1 rakentaminen moottoritieksi välillä Muurla-Lahnajärvi. Yleissuunnitelma. Ympäristövaikutusten tarkistettu arviointiohjelma. 23.8.1993. 16 s.

Seurantaselvitykset

Turku-Helsinki moottoritien ympäristövaikutusten arviointi: Biologiset seurantatutkimukset osuudella Hepojoki-Paimio vuonna 1991. 26 s.

Politiikat yms.

Turun tiepiirin ympäristövastuu - ympäristönhoidon periaatteet 1993-1995. 21 s. +liitteet

Kiviaineksen hankinta ja otto 93-98. (Laadunohjausyksikkö). 17 s. + liitteet

Ympäristövaikutusten arviointi. Seminaariaineisto Turun tiepiirin koulutus-
päivältä 27.5.1993. Suunnitteluyksikkö. 1993

Paikallis-yvan ABC-opas. Suunnitteluyksikkö. 1993

Liitteet